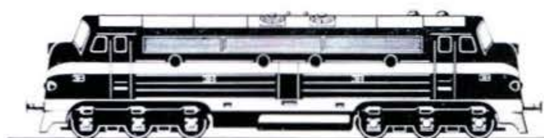
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19





6/70

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,– M
32 542

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

6 JUNI 1970 · BERLIN · 19. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultur, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Eines der „berühmten" Gleisdreiecke der ehemaligen MPSB (Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn) im Modell: Bahnhof Dohlenhorst alias Uhlenhorst um die Jahrhundertwende in der Nenngröße H0 (jedoch 7 mm Spurweite) auf der Heimanlage von Günter Barthel, Erfurt. Foto: Lars-Peter Barthel, Erfurt

Rücktitelbild

Schmalspurlokomotive 99 562 (ehem. sächs. IV K, Baujahre 1909 bis 1912) vor einem Güterzug mit Rollfahrzeugen auf der Strecke Oschatz–Mügeln (siehe hierzu auch den Beitrag „Das Oschatzer Schmalspurnetz" auf den Seiten 170 bis 174). Foto: Horst Schrödter, Leipzig

In Vorbereitung

Bauanleitung sämtlicher Sonderweichen und Kreuzungen der Nenngröße N

Eine Eisenbahnreise in den Ostharz

Optisches Anreißen im Modellwagenbau

20 Jahre Liebe und Fürsorge für die jüngsten Bürger der DDR

Zum 20. Male feiern die Eisenbahner unserer Republik in diesem Monat ihren Ehrentag. Der Pionierpark „Ernst Thälmann" blickt auf den 20. Jahrestag seiner Gründung zurück und erst wenige Wochen sind vergangen, da in Berlin der VII. Pädagogische Kongreß tagte, auf dem die weiteren Aufgaben bei der Bildung und Erziehung der jungen und jüngsten Bürger unseres sozialistischen Staates beraten wurden. Diese drei Ereignisse stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang.

In der Arbeit einer Einrichtung des Pionierparks, der Pioniereisenbahn, wird eine Grundforderung des VII. Pädagogischen Kongresses deutlich sichtbar, nämlich die gesamtgesellschaftliche Verantwortung bei der Bildung und Erziehung der jungen Generation.

„Die neuen Aufgaben, vor denen wir stehen", so betonte Minister Margot Honecker auf dem Kongreß, „verlangen eine neue Qualität der außerunterrichtlichen Bildung und Erziehung. Unter einer richtig gestalteten ganztägigen Bildung und Erziehung verstehen wir, das geistig-kulturelle Leben inhaltsreich zu organisieren. Sie muß dem Anspruchsniveau der gewachsenen Reife unserer heutigen Schuljugend entsprechen".

Das Erzieherkollektiv der Pioniereisenbahn mit Reichsbahnoberinspektor Horst Schobel an der Spitze, ist auf dem besten Wege diese Forderung umfassend zu verwirklichen. Ja, mehr noch, was sich da vor allem in den letzten zwei Jahren an Neuem herausgebildet hat, entspricht bereits in hohem Maße gerade dieser Forderung des VII. Pädagogischen Kongresses.

1968 verteidigte die Brigade 10 der Pioniereisenbahn vor ihrer Patenbrigade, der Brigade 16 des S-Bw Grünau, vor ihren Eltern und Erziehern ihr Brigadeprogramm. Erwachsene und Kinder, also Eisenbahner und angehende Eisenbahner, wetteiferten um die Erfüllung ihrer Verpflichtungen. Orientiert an der Arbeit, den Leistungen und Vorhaben ihrer älteren Kollegen machten die Kinder und Jugendlichen der Brigade 10 große Anstrengungen, um dem Prinzip „sozialistisch arbeiten, lernen und leben" kindgemäß zu entsprechen. Sie hatten in ihrer Patenbrigade vom S-Bw Grünau – ebenfalls im Titelkampf stehend –, ein gutes Vorbild. Gemeinsam unternahmen sie Fahrten und Besichtigungen, reinigten S-Bahnzüge und halfen in Werder bei der Obsternte; den Lohn für diese produktive Arbeit überwiesen sie dem Solidaritätskonto für das um seine Freiheit kämpfende vietnamesische Volk. Die zwischenzeitlichen Rechenschaftslegungen beider Brigaden erfolgten auf gemeinsamen Veranstaltungen, gemeinsam mit den Angehörigen der S-Bahn-Brigade, mit den Eltern und Erziehern der Kinder, mit Dienstvorgesetzten und Vertretern der gesellschaftlichen Organisationen. Und fast auf den Tag genau wurden im Sommer 1969 die Brigade 10 mit dem Titel „Ausgezeichnete Brigade der Pioniereisenbahn", die Brigade 16 des S-Bw Grünau mit dem Staatstitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit" ausgezeichnet.

Es spricht für den Einfluß des Erzieherkollektivs sowie für die gewachsene Reife der Kinderbrigade mit ihrer Brigadeleiterin Margit Werner, daß niemand daran dachte, sich auf erworbenen Lorbeeren auszuruhen. Sie erarbeiteten ein zweites Mal ihr Brigadeprogramm, sie errangen am 28. Mai 1970 zum zweiten Mal den Titel. Aber nicht nur sie – denn ihr Beispiel hatte Schule gemacht –, auch die Brigade 3 der Pioniereisenbahn – ihre Paten sind die Mitglieder des Kollektivs VII. Parteitag des Raw Schöneweide – konnte den Titelkampf erfolgreich beenden; andere Brigaden sind dabei, ihre Brigadeverpflichtungen zu formulieren.

Angesichts der Tatsache, daß seit Bestehen der Pioniereisenbahn über 2000 Pioniereisenbahner in der Berliner Wuhlheide tätig waren und weit über die Hälfte von ihnen den Eisenbahnerberuf ergriff, stellt diese sinnvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeiterklasse, sozialistischer Schule, außerschulischer Einrichtung und Elternhaus, eine Schrittmacherleistung dar, die nicht hoch genug gewürdigt werden kann.

Einer der 2000 Pioniereisenbahner war Michael Huth. Heute 29 Jahre alt, Genosse der Partei der Arbeiterklasse, Dipl.-Ing., Mitarbeiter der Rechenstation Berlin. Dem Studium an der HfV „Friedrich List" Dresden folgten Jahre auf den verschiedensten Dienstposten der Deutschen Reichsbahn, danach Aufnahme einer Promotion, Studium in Moskau. Sein Beispiel steht für viele, sein Entwicklungsweg zeugt von der Wahrhaftigkeit des Mottos unter dem der Pionierpark „Ernst Thälmann" seinen 20. Geburtstag feiert:

„20 Jahre Liebe und Fürsorge der Arbeiterklasse unter Führung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands für die jüngsten Bürger der DDR."

Titelvignette

Sechsachsige dieselelektrische Mehrzwecklokomotive nach dem Vorbild einer Konstruktion der schwedischen Firma NOHAB. Von unseren Modellbahnherstellern wird die Lok in den Nenngrößen H0 und N (VEB PIKO) und TT (Zeuke & Wegwerth KG) produziert. Die Dekoration und einige kleinere Veränderungen der Detaillierung am Gehäuse und am Fahrgestell sind den Vorbildern verschiedener Bahnverwaltungen angepaßt (Ungarische Staatsbahn, Dänische Staatsbahn, Belgische Staatsbahn).

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Ing. HANS WEBER (DMV), Berlin

Verpacken von Fahrzeugmodellen – eine ernstzunehmende Sache

Der Aufruf zum XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1970 ist ergangen. Für viele Modelleisenbahner, die sich als Modellbauer betätigen bedeutet das wieder, vielleicht auch zum ersten Mal, ein Neubau oder die Fertigstellung eines Modells. Das Ergebnis der langen, mühevollen Arbeit soll sich vor der Wettbewerbsjury natürlich möglichst von der besten Seite her zeigen.

Daß bei der Bewertung der Modelle genau festgelegte Bedingungen und Forderungen zu verschiedenen Komplexen bestehen, dürfte allgemein bekannt sein. Diese Komplexe umfassen beispielsweise Maßeinhaltung der Hauptabmessungen und der Details, Vollständigkeit der Beschriftungen, qualitativer Gesamteindruck, Schwierigkeitsgrad der Arbeit, Anwendung neuer Lösungswege und Technologien, Funktionstüchtigkeit, Fahreigenschaften und Regelbarkeit, sowie das Vorhandensein zusätzlicher Einrichtungen und Effekte, die der Belebung des Modells dienen. In jeder Kategorie gilt es eine möglichst hohe Bewertungspunktzahl zu erreichen, um in die Reihe der Siegermodelle vorzudringen. Schmerzlich und bedauerlich ist es daher, wenn vorgelegte Modelle offene oder verdeckte Schäden zeigen, die die Fahrtüchtigkeit oder das Gesamtaussehen beeinträchtigen. Beschädigte Modelle führen zu einem empfindlichen Punktverlust. Oft ist der Grund eine unsachgemäße Verpackung.

Wenn man bei Wettbewerben oder bei der Vorbereitung von Ausstellungen die Verpackung mancher Modelle – dabei besonders die der ohnehin schon diffizilen Fahrzeugmodelle – betrachtet, stellt sich vielfach die Frage, warum diese Modellbauer ihre wertvollen Modelle in leichtsinniger Weise Verpackungen anvertrauen, die keine Gewähr für einen sicheren Transport bieten können. Nicht von ohne her, sondern wegen bedauerlicher Erfahrungen, sind in der Anlage 3 der Richtlinien des DMV Hinweise gegeben, wie im Interesse der Vermeidung von Beschädigungen an Modellen deren Verpackung möglichst beschaffen sein soll. Dort ist festgelegt, daß die äußere Verpackung stabil und bruchsicher und möglichst aus Kartonpappe oder Holz bestehen sollte. Das Modell ist in einer inneren Verpackung zu befestigen und die innere Verpackung mittels Dämpfungsmaterial gegenüber den Erschütterungen der äußeren Verpackung zu schützen. Weiter wird gefordert, daß bei Modellen in Spezialverpackungen, nach Entfernung der äußeren Verpackung, eine genaue Anweisung für das Öffnen der Spezialverpackung vorhanden sein muß.

Jeder Modellbauer sollte sich darüber im klaren sein, daß sich der Bau einer speziellen Verpackung mit Sicherheit lohnt. Ein gewisser Arbeits- und Zeitaufwand zum Bau einer derartigen Verpackung muß bei dem ja ohnehin zeitlich längeren Ablauf des Baues eines Modells von vornherein mit eingeplant werden. Behelfslösungen darf es bei Verpackungen zum Versand nicht geben. Nachdem ich mehrmals Gelegenheit hatte zu sehen, wie hervorragende Modelle wegen mangelhafter Verpackungen, wie beispielsweise in Stoffreste, Watte oder Zellstoff eingewickelt, in Schuhkartons verpackt und dann schwer beschädigt beim Empfänger ankamen, wurde mir eindeutig klar, daß es sich wirklich lohnt, einige Überlegungen für eine sichere Verpackung anzustellen.

Aus mehreren Varianten hat sich bei mir die Befestigung des Modells durch Festschrauben auf ein Bodenbrett am besten bewährt. Das Bodenbrett bildet zusammen mit einer aus Plexiglas (Piacryl) zusammengeklebten Haube einen staubdichten Kasten, der neben Befestigung auch eine allseitige Betrachtung des Modells gewährleistet. Es besteht also für das Modell keine Gefahr, daß die bei vielen Neugierigen leider immer noch übliche „Fingernagel-Lackprobe" unliebsame Spuren hinterläßt.

Dieser Kasten – in den DMV-Richtlinien als „innere Verpackung" benannt – wird mit einer aus Schaumgummiresten oder Holzwolle bestehenden Dämmschicht allseitig umgeben und in einer reichlich größeren äußeren Verpackung aus stabiler Hartpappe untergebracht. Das Modell wird so verpackt sicher die Belastungen eines Transportes überstehen.

Bei dieser Befestigungsart durch Schraubenverbindung mit dem Bodenbrett muß natürlich bereits beim Entwurf bzw. beim Bau des Modells entschieden werden,

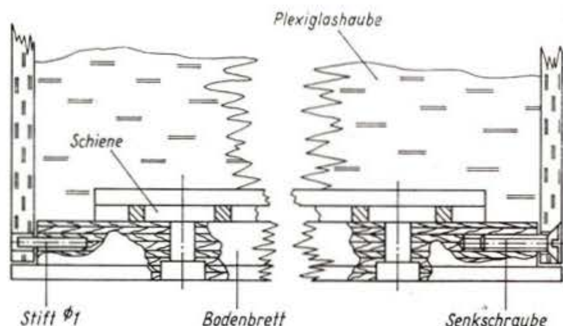


Bild 1 Prinzipielle Darstellung der zum Aufschrauben des Modells dienenden Bodenplatte mit Befestigung der Plexiglashaube durch eine Stift-Schraubverbindung

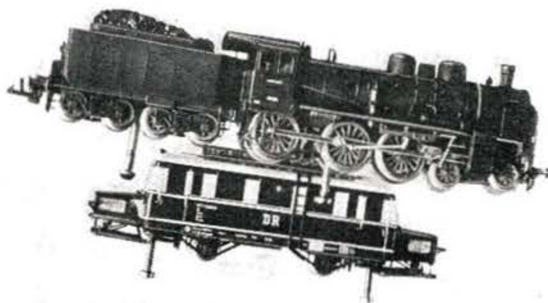


Bild 2 Bei der TT-Lok der BR 38 wurden wegen der Masse von etwa 250 g entsprechend stabile Halteschrauben M 3 und für den leichteren Schmalspurtriebwagen Halteschrauben M 2 zur Befestigung vorgesehen

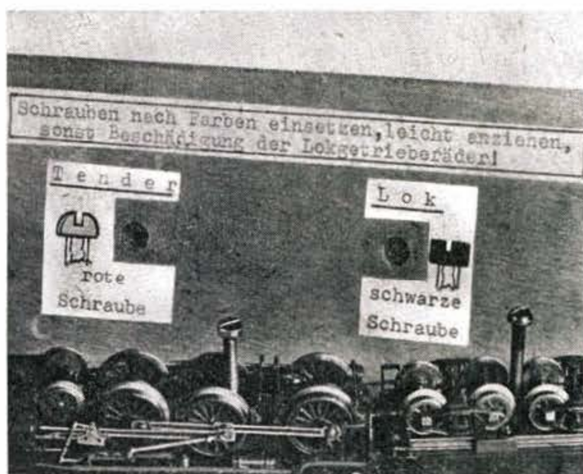


Bild 3 Für die Befestigung von Lok und Tender sind unterschiedlich lange Schrauben erforderlich. Damit die längere Tenderschraube wegen eventueller Beschädigungen des Lokgetriebes nicht bei der Lok eingesetzt wird, dienen eine unterschiedliche Gestaltung und Farbgebung der Schraubenköpfe als ein besonderer Hinweis.

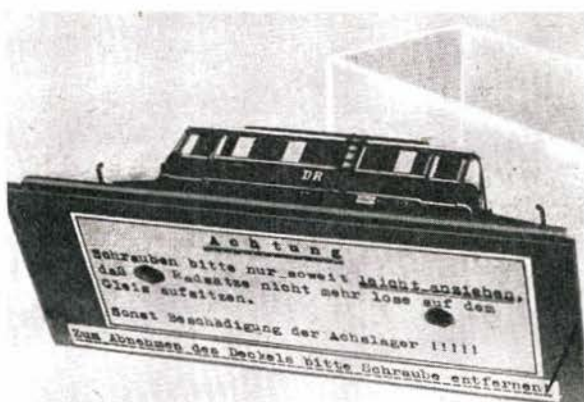


Bild 4 Kurze, direkt an der Verpackung angebrachte Hinweise über deren Handhabung sind die beste Gewähr für eine sichere Behandlung des Modells

Bild 5 Nach dem Festschrauben der Modelle kann die Plexiglashaube aufgesetzt und befestigt werden

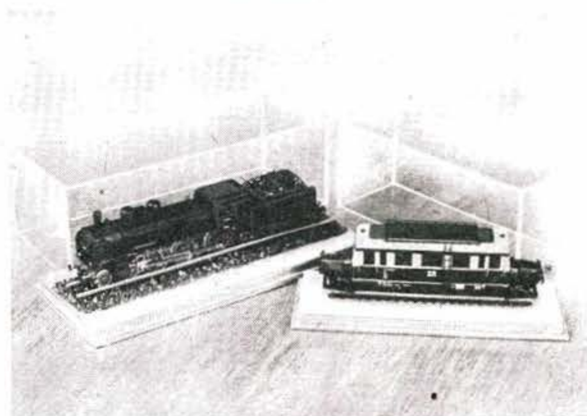


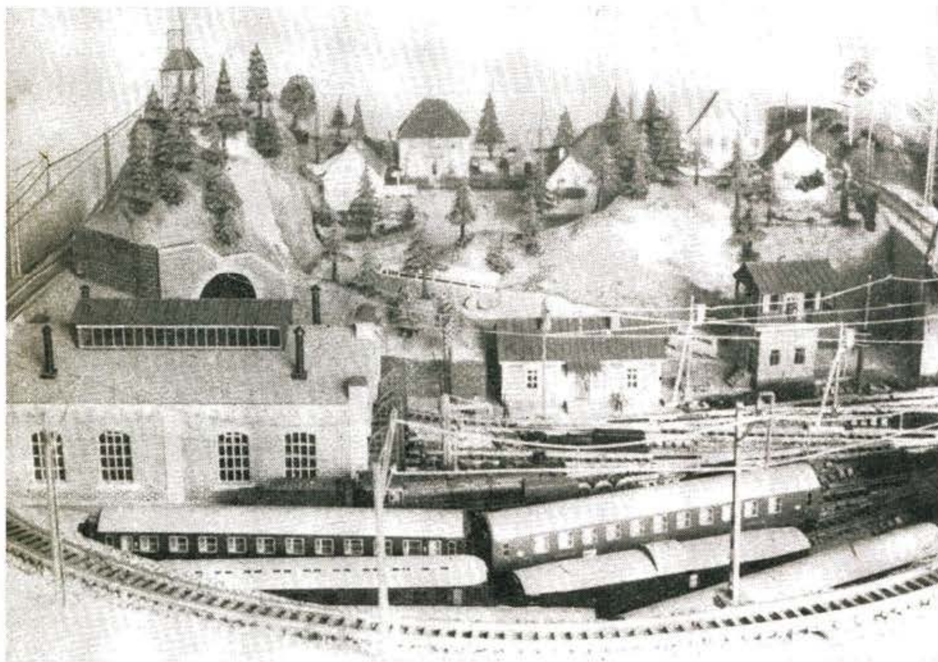
Bild 6 Wenn Modellfahrzeuge so sicher verpackt den Transport antreten, dann kann es keinen Ärger mehr mit beschädigten Modellen geben. Übrigens: Gut verpackt ist halb gewonnen!



wo sich entsprechende Gewindebohrungen für die Befestigungsschrauben im Wagenboden oder im Lokrahmen befinden sollen. Im verpackten Zustand steht das Modell auf einem Stück Gleis, welches aus dekorativen Gründen mit einer Schotterbettung versehen auf das Bodenbrett geklebt wird. Das Bodenbrett besteht aus mehrfach verleimten, 1 mm dicken Sperrholzplatten und es hat eine Gesamtdicke von etwa 8 mm. (Diese Angaben gelten für Modelle der Nenngrößen N bis H0). Der untere Teil des Bodenbrettes, etwa 2 mm dick, entspricht in seiner Größe den Außenabmessungen der Plexiglashaube, während das etwa 6 mm dicke Oberteil des Bodenbrettes den Innenabmessungen der Plexiglashaube angepaßt sein muß, und zwar so, daß sich diese leicht aufsetzen läßt.

In die eine Stirnseite des 6 mm dicken Oberteils wird ein 1 mm dicker Stift soweit fest eingedrückt, bis er noch etwa 3 mm aus dem Holz herausragt, während in die gegenüberliegende Stirnseite eine etwa 15 mm tiefe Bohrung eingebracht wird. Die Bohrung richtet sich nach den Kerndurchmessern der zur Befestigung der Plexiglashaube vorgesehenen Senkschrauben M 1 oder M 1,6.

Der Lage der Gewindebohrungen im Modell entsprechend befinden sich auch die Bohrungen im Bodenbrett, die unbedingt von unten her zur Aufnahme der Schraubenköpfe ausgesenkt werden müssen. Die Befestigung der Plexiglashaube erfolgt in einfacher Weise so, daß sie mittels der an den unteren Kanten der beiden Stirnseitenwände befindlichen Bohrungen zuerst an den 1 mm dicken Stift eingehangen und danach mit der Senkschraube mit dem Bodenbrett verbunden wird. Wie schon erwähnt, ist zu jeder Spezialverpackung eine eindeutige, leichtverständliche Erläuterung über die Handhabung der Verpackung beizufügen. Diese Erläuterung ist nicht nur im Interesse der beschädigungslosen Behandlung der Modelle erforderlich, sondern auch um die Arbeit der Jury bei der Modellbewertung zu erleichtern. Da ja für die Arbeit der Jury den Wettbewerbsmodellen aussagekräftige Angaben über das Vorbild des Modells beigegeben werden sollen (Hauptabmessungen, Übersichtszeichnung und ein Foto des Vorbildes), können die Hinweise zur Behandlung der Verpackung dort mit aufgenommen werden. Wenn es die Größe der inneren Verpackung zuläßt, dann sind Hinweise auf dieser selbst angebracht natürlich am sichersten. Um den Verlust der Spezialverpackung zu vermeiden, rate ich aus eigener Erfahrung, auf dieser gut sichtbar die vollständige Anschrift des Besitzers anzubringen. Ich hoffe, beigetragen zu haben, daß es in Zukunft weniger Ärger und Verdruß mit beschädigten Modellen geben wird.



Immer wieder liebe Grüße aus der Sowjetunion

Wiederholt konnten wir in letzter Zeit Grüße aus der Sowjetunion veröffentlichen. Dort haben sich vor allem in Moskau und in Leningrad Zentren des Modelleisenbahnbaus gebildet, die auch schon über beachtliche Erfolge berichten können.

Aber auch gute Heimanlagen können die sowjetischen Modelleisenbahner gestalten, wobei sie fast ausschließlich auf Material aus der DDR-Produktion zurückgreifen.

So schreibt uns Herr Igor Iwanowitsch Prochorow aus Moskau, daß er sich bereits seit acht Jahren mit der Modellbahn befaßt und die Nenngröße H0 bevorzugt. Drei Anlagen sind das bisherige Ergebnis seiner Arbeit. Von der letzten und dritten Anlage sandte er uns einige Fotos, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

Die Anlage mißt 2,30 × 1,15 m und hat die Form eines L. Die Streckenführung ist eingleisig, ein viergleisiger Bahnhof ist vorhanden. Güterverkehrsanlagen, Bahnbetriebswerk und weitere Zusatzanlagen sind nachgebildet. Im Tunnel befinden sich Ausweichgleise für die Aufstellung nicht benötigter Wagenzüge. Von den Hochbauten sind einige Eigenbauten, wie z. B. der Lokschuppen, der Wasserturm und die Dispatcherzentrale. Die Signale wurden nach sowjetischen Vorbildern gebaut, es sind Lichtsignale. Hergestellt hat sie eine Modellbahner-Gruppe aus Charkow. Gesteuert wird die Anlage zur Zeit über ein Schaltpult, welches Herr P. künftig mit Hilfe der Elektronik automatisieren will.

Bild 1 Ein Anlagenausschnitt der Heimanlage des Herrn Prochorow aus Moskau. Im Vordergrund verläuft die eingleisige, elektrisch betriebene Nebenbahn. Der Lokschuppen ist ein Eigenbau.



Bild 2 Blick über den Bahnhof mit Empfangsgebäude, Güterabfertigung und Teile des Bw

Fotos: Prochorow, Moskau

REINFRIED KNÖBEL, Dresden

Die Oberweißbacher Bergbahn – ein lohnendes Ausflugsziel

Eine von den drei in der DDR befindlichen Standseilbahnen ist die 1,4 km lange Oberweißbacher Bergbahn. Sie ist zugleich die jüngste von ihnen und verbindet die Eisenbahnlinie im Schwarzatal mit der über 300 m höher liegenden, elektrisch betriebenen Strecke Lichtenhain (663 m) – Cursdorf (768 m).

Der Höhenunterschied der Talstation Obstfelderschmiede und der Bergstation Lichtenhain (a. d. Bergbahn) beträgt 325 m; die Bergbahn überwindet ihn in einer Fahrzeit von 18 Minuten, was einer Fahrgeschwindigkeit von 5,4 km/h entspricht. Die Bergbahn hat eine größte Neigung von 250 ‰. Mit dem Bau der Bahn wurde im Jahre 1919 begonnen. Am 1. März 1922 folgte dann die Inbetriebnahme. Die Spurweite beträgt 1800 mm.

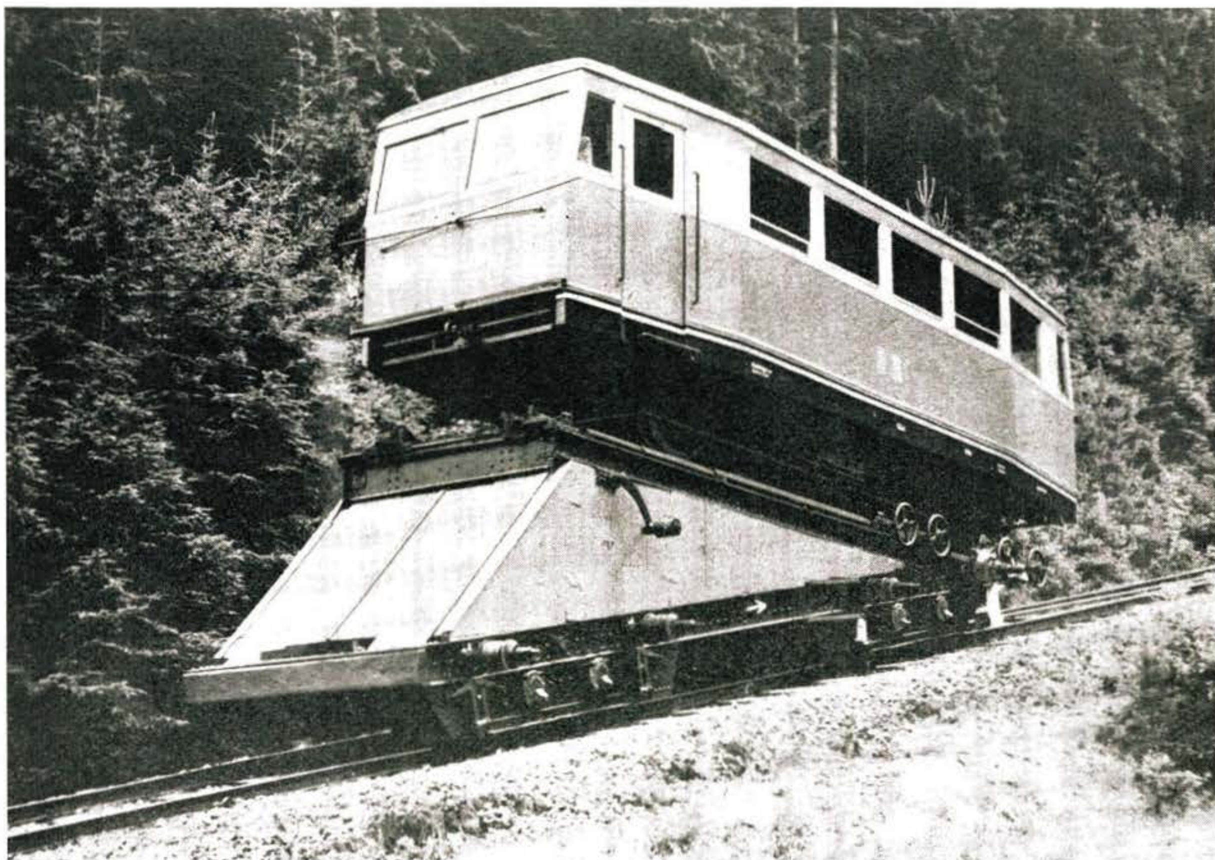
Der Wagen Nr. 1 ist zweiachsig und dient der Beförderung von Reisenden. Der Wagen im Gegenverkehr ist eine vierachsige Güterbühne, die dem Transport von normalspurigen Güterwagen dient. Bei starkem Reiseverkehr wird auf die Güterbühne ein zweiachsiger Personenwagen aufgesetzt (Bild). Er trägt die Bezeichnung Wagen Nr. 2. So können nun Reisende in beiden Richtungen zu gleicher Zeit befördert werden.

Der Wagen Nr. 1 hat 42 Sitzplätze. Mit ihm dürfen maximal 150 Personen befördert werden. Es ist noch der gleiche Wagen wie bei der Betriebsaufnahme. Im Jahre 1959 wurde er im Mitropa-Reparaturwerk in Gotha generalüberholt.

Der Wagen Nr. 2 hat 24 Sitzplätze und 55 Stehplätze. Mit 10 m Länge beträgt seine Masse 8,3 t. Für eine Beförderung in Zügen ist er nicht zugelassen.

Neben den „ständigen" Fahrgästen bietet die Oberweißbacher Bergbahn jährlich Tausenden von Urlaubern eine erholsame Bergfahrt im Thüringer Wald. Die Oberweißbacher Bergbahn ist auch ein lohnendes Ausflugsziel für eine Wochenendfahrt mit der Familie bzw. Arbeitsgemeinschaft. Eine ausführliche Beschreibung dieser Bahn ist im „Modelleisenbahner" Heft 2/1961 abgedruckt worden.

Wagen Nr. 2 auf der Güterbühne bei einer Talfahrt — *Foto: R. Knöbel, Dresden*





21. Spielwarenmesse Nürnberg 1970

Vom 14. bis 20. Februar 1970 fand in Nürnberg die 21. Internationale Spielwarenmesse statt. Sie bot einige Überraschungen für den Modelleisenbahner, die aufzuzeichnen sich lohnt. Eine von ihnen war ohne Zweifel die erstmals vorgeführte neue Minex-Bahn von Märklin. Es handelt sich hierbei um die Nachbildung einer 750-mm-Schmalspurbahn; die Wagenkästen im Maßstab 1 : 45 der Nenngröße 0 laufen mit H0-Fahrgestellen auf H0-Gleisen. Angeboten wurden Modelle einer Tenderlokomotive der ehem. Württembergischen Staatsbahn-Gesellschaft mit der Achsfolge C (Länge über Puffer 143 mm), einer Schmalspur-Diesellokomotive der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (Länge über Puffer 123 mm) sowie eines Personenzugwagens (rot oder dunkelgrün) und zweier Güterwagen.

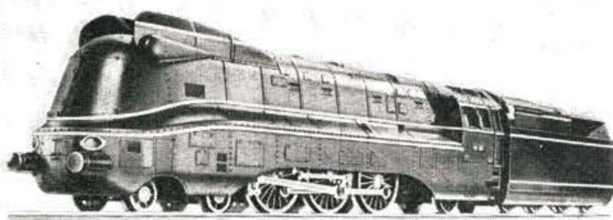
Dagegen trat das Spur-1-Angebot von Märklin mit nur einem neuen Personenzugwagen in zweierlei Beschriftung und zwei Güterwagen zurück. Es kann, wenn man bedenkt, daß erst ein Jahr vergangen ist, seit die Nenngröße 1 im Märklin-Sortiment als vielbeachtete Neuheit auftauchte, nicht anders als mager bezeichnet werden.

Verblüffend ist das jedoch keinesfalls. Wir verweisen auf unseren Bericht über die 20. Internationale Spielwarenmesse („Der Modelleisenbahner“, 6/69, Seite 158), in dem wir die Absatzchancen für die größeren Spurweiten bezweifelt hatten. Die Kreation einer „Minex-Bahn“ und die Vernachlässigung der Nenngröße 1 bestätigten jetzt unsere Einschätzung, daß Märklin mit der Spur-1-Bahn lediglich den Versuch unternahm, einen neuen Bedarf für einen neuen Absatzmarkt zu wecken. Dieser Versuch ist offensichtlich fehlgeschlagen. Pola-Maxi erging es übrigens ähnlich.

Mit der Nenngröße 1 war, das ging auch aus den Worten eines Modelleisenbahn-Fachhändlers auf dem traditionellen ferpress-Gespräch mit Vertretern der Industrie und des Fachhandels in Nürnberg hervor, kein Umsatz zu machen. Er verkaufte in einer Stadt mit 30 000 Einwohnern 4 komplette Anlagen und ganze elf Lokomotiven. Märklin hofft nun wohl, mit der Minex-Modelleisenbahn die Konkurrenz aus dem Felde schlagen zu können. In Fachkreisen wurden in Nürnberg aber auch der Minex-Bahn nur geringe Aussichten gegeben. Als Beispiel hierfür wurde die Biller-Bahn genannt, deren Umsatz ständig fiel.

Pola-Maxi hat aus dieser Situation ebenfalls Konsequenzen gezogen. Die geraden Gleisstücke sind von 400 auf 305 mm verkürzt, und der Durchmesser des Schienenkreises ist um

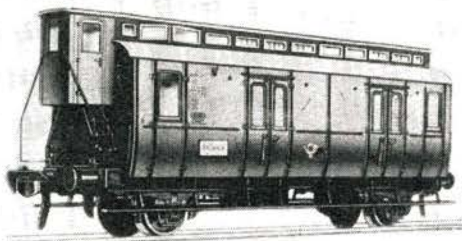
1



2

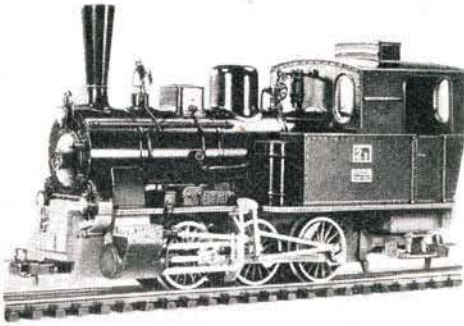


3

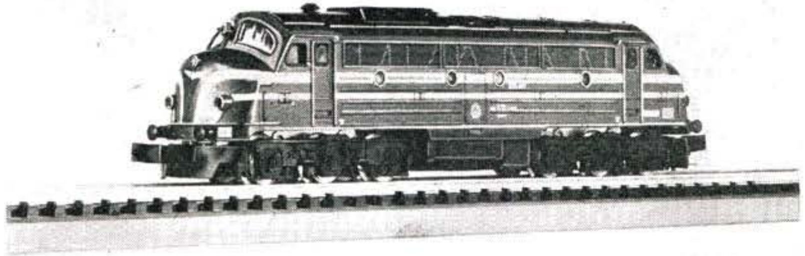




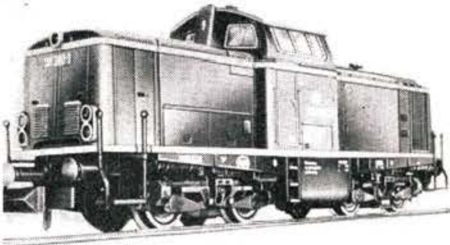




4



5



6

Bild 1 Aus mattschwarzem Druckguß-Gehäuse ist das Modell der Schnellzug-Stromlinienlokomotive der BR 03^{10} in H0 von Märklin gefertigt; LüP 274 mm
Bild 2 H0-Modell des Niederflur-Plattformwagens der Simmering-Graz-Pauker-Werke Wien von Liliput; Länge jeder Einheit 153 mm
Bild 3 Das Foto zeigt von oben nach unten die Fleischmann-Modelle eines Postwagens, eines 3.-Klasse-Personenzugwagens der Gattung Citr und eines Personenzugwagens mit 2. und 3. Klasse der Gattung BCi in H0
Bild 4 Minex-Modell einer dreiachsigen Schmalspurlok der Württembergischen Staatsbahn-Gesellschaft von Märklin; Länge über Puffer 143 mm
Bild 5 Das N-Modell der dänischen dieselelektrischen C'C' MY 100 stammt aus dem Angebot von Minitrix; Länge über Puffer 118 mm
Bild 6 Modell der B'B' dieselelektrischen Mehrzwecklokomotive der BR V 100 von Fleischmann in der Nenngröße N; LüP 78 mm
Bild 7 Modell der BR E 94 von Arnold in der Nenngröße N; Länge über Puffer 118 mm

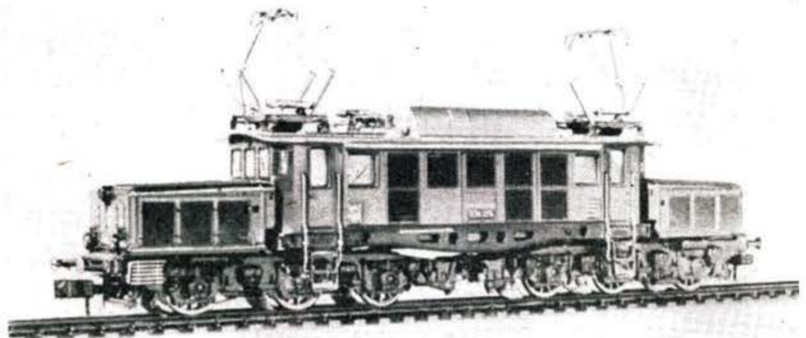
380 mm verkleinert worden, so daß der Raumbedarf für den Aufbau einer Anlage jetzt geringer ist. Außerdem wurde eine Modellbahn-Diesellokomotive der BR V 20 in das Fertigungsprogramm aufgenommen, die sowohl mit Batterien als auch über Trafo mit Netzanschluß betrieben werden kann. Das macht den gleichzeitigen Kauf eines Trafos unnötig und soll das Interesse weniger zahlungskräftiger Bevölkerungskreise anregen.
Wer die Neuheiten in den Nenngrößen H0 und N zahlenmäßig gegenüberstellte, konnte annehmen, H0 bliebe hinter N zurück. Das umfangreichere Angebot an N-Modellen ist jedoch mit dem noch vorhandenen größeren Nachholebedarf zu erklären. Immerhin ist es erst zehn Jahre her, daß die Produktion von N-Modellen anlief. Wenn aber in der Nenngröße N gleichzeitig von vier Firmen (Fleischmann, Röwa, Arnold und Lima) Modelle ein und derselben Diesellokomotive, nämlich der BR 212 (V 100) der westdeutschen Bundesbahn als Neuheiten angeboten werden, dann ist auch dies ein weiterer Beweis für die Richtigkeit unserer Feststellung im Messebericht des vergangenen Jahres, daß im Kampf um den Absatz und um den Profit Kooperation und Abstimmung der Produktionsprogramme für den kapitalistischen Unternehmer Fremdwörter sind. Im übrigen sind seit der letzten Nürnberger Spielwarenmesse im Jahre 1969 die Firmen Kleiwe und Beckh als Opfer des Konzentrationsprozesses auf der Strecke geblieben.

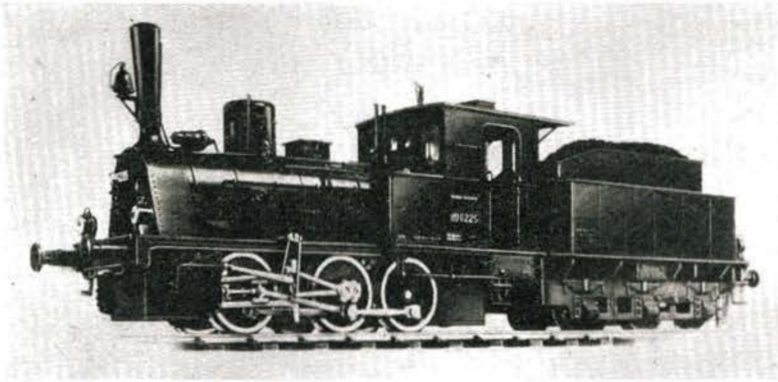
Unter den Neuentwicklungen in H0 sind außer den bereits im Bild gezeigten Modellen besonders zu erwähnen: die „Schwarze Anna", eine zweiachsige T 2-Mehrzweck-Tenderlokomotive (Länge über Puffer 91 mm) von Fleischmann, der zweiteilige Akkumulatoren-Triebwagenzug 515/815 (ETA 150 + ESA 150) der DB von Märklin sowie die Personenzug-Tenderlokomotive der BR 78^{0-5} mit der Achsfolge 2'C2' (ehem. pr. T 18) von Liliput. Auch in H0 gab es Doppelentwicklungen. So war der achtachsige Niederflurwagen der Simmering-Graz-Pauker-Werke Wien für den Transport von Lkw-Zügen (Ladehöhe beim Vorbild nur 400 mm), über dessen Probelauf bei der westdeutschen Bundesbahn wir in der Dezember-Ausgabe 1969 berichtet hatten, gleich zweimal im Modell vorhanden, und zwar im Angebot von Liliput und von Röwa.

Der VEB Piko Sonneberg war in Nürnberg u. a. mit einem Modell des vom VEB Waggonbau Dessau für die Sowjetischen Staatsbahnen gelieferten Eiskühlwagens vertreten, das in der Gestaltung im Maßstab 1 : 87, der Beschriftung und der Farbgebung genau dem großen Vorbild entspricht und, um Gleisunebenheiten zu egalisieren, mit neuartigen Drehgestellen versehen ist.

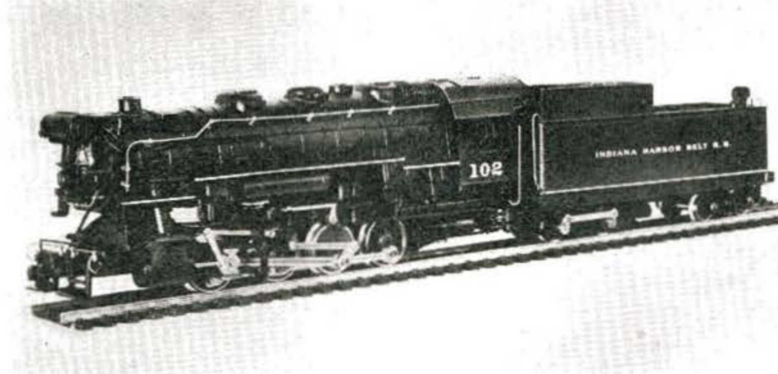
Die Firma Gützold KG Zwickau zeigte das Modell der V 200 der DR, das bei den Modelleisenbahnern verständlicherweise großes Interesse fand, und kündigte das Erscheinen

7





8



9

Bild 8 0-Modell der Nebenbahn-Tenderlokomotive T 3 der ehemaligen Königlich-Preußischen Eisenbahn von Pola-Maxi

Bild 9 Modell einer Dampflokomotive der „Indiana Harbour Belt R. R." in der Nenngröße 0 von Rivarossi

Bild 10 Kranwagen, eine Neuheit von LGB

Bilder 11 und 12 Die Verbindung Straße–Schiene auf der Modellbahnanlage stellt eine Faller-Neuheit her: Sie besteht aus einer Verladerampe mit Spurrille und einem Plattformwagen von Fleischmann für zwei Modellautos, die durch einen ferngesteuerten Flachankermotor angetrieben werden

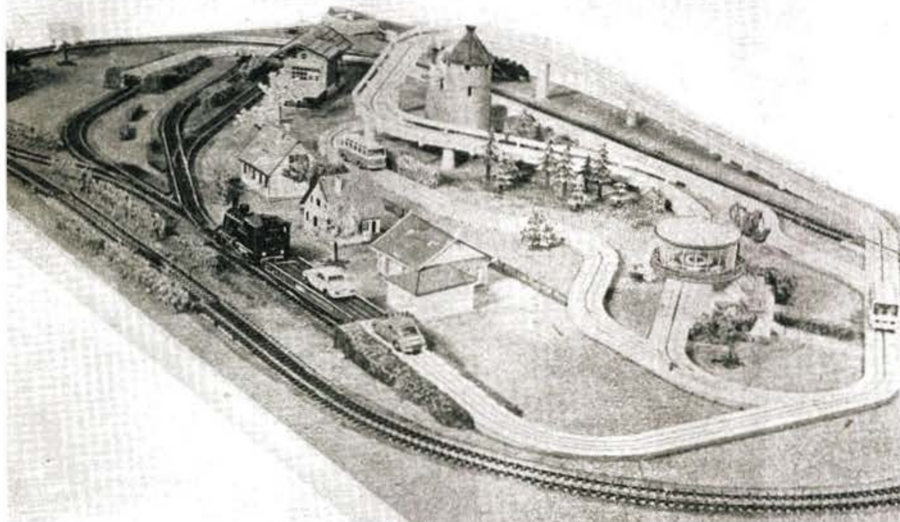
des Modells der Kondens-Tenderlokomotive der BR 52 an.

Zu den interessantesten Neuheiten in der Nenngröße N gehörten die vierachsige 1'C h2-Tenderlokomotive der BR 91^{3-18} (ehem. pr. T 9^3) von Fleischmann, die französische Dampflokomotive 231 E der SNCF (Länge über Puffer 160 mm) von Rivarossi und die sechsachsige Schlepptender-Dampflokomotive S 3/6 mit der Achsfolge 2'C 1 von Arnold. Bei der letztgenannten Lokomotive wurde das Fahrgestell der BR 01 verwendet.

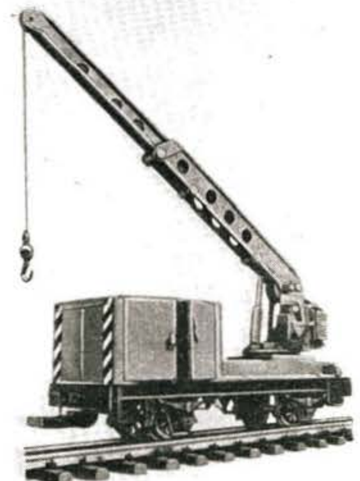
Allseitige Aufmerksamkeit fand ganz besonders das Modell der BR 55^{25-26} des VEB Piko, das auf der ferpress-Veranstaltung als der künftige Verkaufsschlager genannt wurde. Dieses Piko-Erzeugnis ist ein Beispiel bester Qualitätsarbeit und das Ergebnis intensiver Marktarbeit. Es schließt eine der bisher noch vorhandenen Lücken im Sortiment der Spur N und kommt, wie Marktinformationen ergeben haben, den Wünschen einer großen Zahl von Modelleisenbahnern nach. Bei einer Testvorführung in Nürnberg-Schwabach fand die BR 55 von Piko bei den Modelleisenbahnern wegen ihrer ausgezeichneten Laufeigenschaften, der hohen Detailtreue und der hervorragenden Farbgebung und Beschriftung großen Anklang.

Von dem Zubehör für die N-Modelleisenbahnen seien wegen ihrer äußersten Vorbildtreue die Nachbildungen von Bahnhofsgebäuden und Fachwerkhäusern von Kibri beson-

11



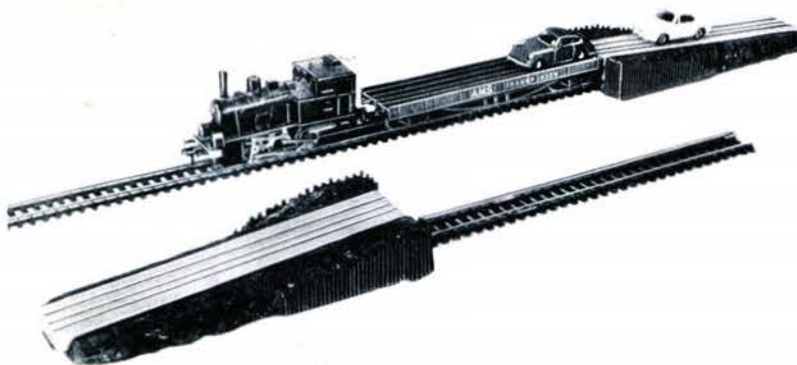
10



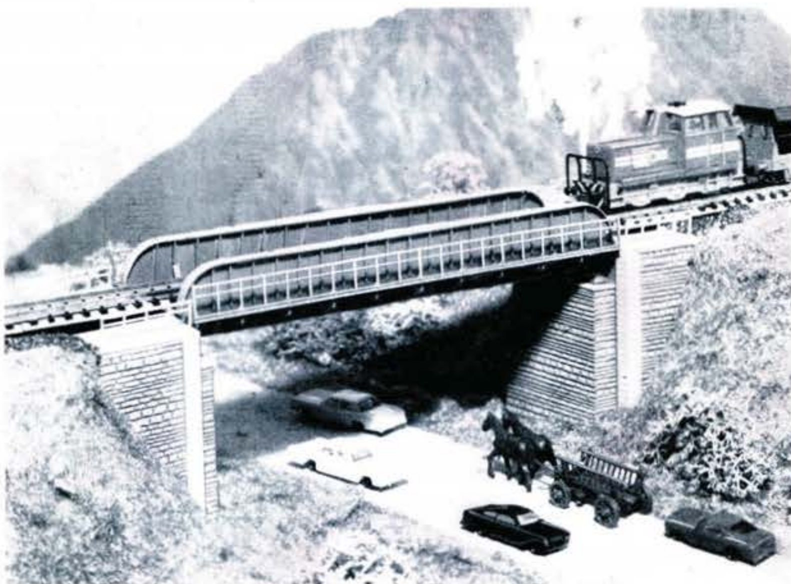
ders erwähnt. Vollmer brachte in diesem Jahr neben anderen gut gelungenen Modellen von Gebäuden und Industrieanlagen den von uns bereits im Heft 6/69 vorgestellten H0-Containerkran auch für N-Anlagen heraus.

Die 21. Internationale Spielwarenmesse offerierte auf dem Modellbahnsektor ein vielseitiges Angebot. Sie warf jedoch für den westdeutschen Käufer auch Fragen auf, mit denen er sich über kurz oder lang auseinanderzusetzen haben wird. Denn nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Preissteigerungen wurde die Spielwarenmesse als eine Messe der Rekorde bezeichnet. Bei einzelnen Artikeln, z. B. Lokomotiven der H0-Bahnen, wurde von Preiserhöhungen bis zu siebzehn (!) Prozent gesprochen. Aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang die Einschätzung einer Nürnberger Tageszeitung, in der es unter anderem hieß: „... bei vielen Herstellern sind die Preislisten noch offen. Viele blicken mehr oder weniger ängstlich zur Konkurrenz, wie sie es mit den Preisen halte. Viele sind noch unsicher, wie weit sie ihre Preisforderungen gegenüber dem Auslandskunden durchsetzen können und wie sehr sie auf den Inlandsmarkt zurückgreifen können und müssen." Dem ist nicht viel hinzuzusetzen. So gesehen dürfte die Nürnberger Spielwarenmesse dieses Jahres kaum dazu beigetragen haben, den westdeutschen Käufer optimistisch zu stimmen.

Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze



12



13

15



Bild 13 Diese Brücke erschien bei Herpa als Neuheit; sie wurde jedoch lediglich von Kleiwe übernommen.

Bild 14 Modell-Bausatz des von Kibri vorbildgetreu nachgebildeten Marktplatzes von Miltenberg.

Bild 15 Hydrierwerk für H0-Modellbahn-Anlagen von Vollmer



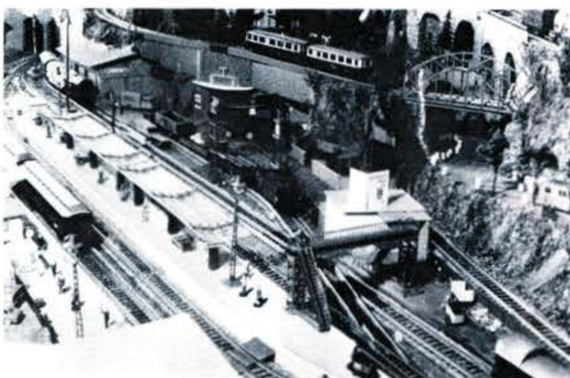
14



1



2



3

Bild 1 Bitte beachten Sie hier einmal den „Illustrierten-Ausschnitt-Aufklebe-Hintergrund“! Er wirkt doch in der Tat nicht schlecht?

Bild 2 Im Vordergrund ist der Anschluß „Kühlhaus“ mit Rampe und Container-Autokran zu erkennen, während dahinter die Lokbehandlungsanlagen liegen

Bild 3 Und so nimmt sich der Bahnhof mit seinem überdachten Bahnsteig aus

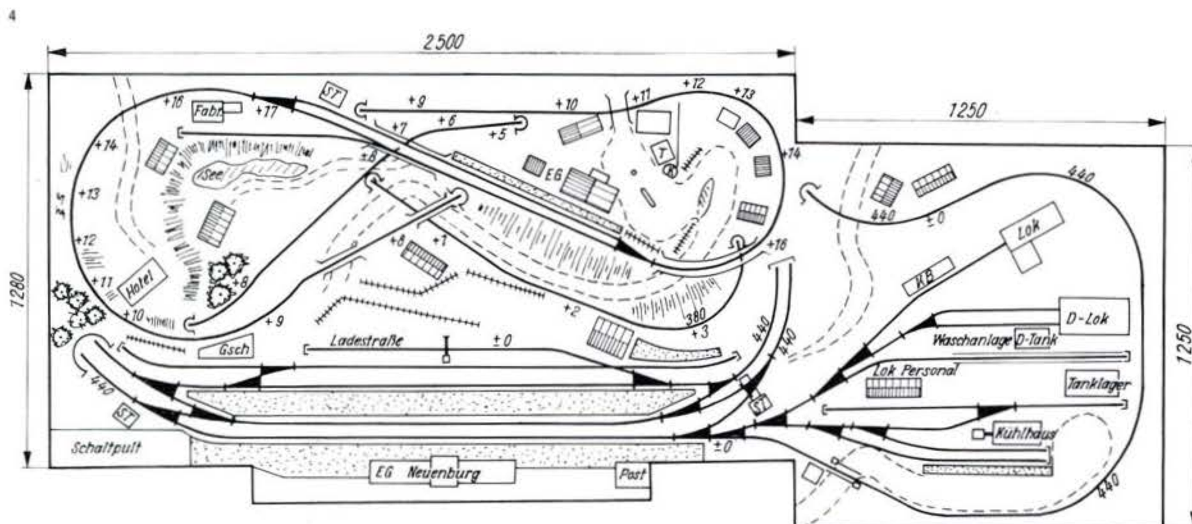
Bild 4 Gleisplan der Anlage Müller

Fotos: Müller, Greifswald

UNGEWÖHNLICH ...

ist es, wenn wir die Beschreibung dieser Anlage mit dem Hintergrund beginnen. Da dieser Hintergrund – oder besser gesagt, seine Herstellungsweise – aber eben so ungewöhnlich ist, halten wir diesen Weg ausnahmsweise für den einzig richtigen. Unser Leser Hasso Müller aus Greifswald ist der Besitzer und Schöpfer dieser H0-Anlage. Über die Gestaltung des Hintergrundes gibt er selbst an: Man sammele über längere Zeit hinweg geeignete farbige Seiten aus Illustrierten oder Ausschnitte davon. Wenn dann genug Material zur Verfügung steht, sind alle Teile, die dem Motiv und den perspektivischen Größenverhältnissen entsprechen, auszuschneiden und auf die Rückseite einer Tapetenrolle aufzukleben. So erhält man schnell und leicht ganze Städte, und bei etwas Übung und Geschick läßt sich eine verblüffende Wirkung erzielen. Fürwahr, keine schlechte Idee! Die Anlage mißt 2,50 m × 1,28 m, wozu noch ein 1,25 m × 1,25 m großes Ansatzteil kommt. Insgesamt sind 26 PIKO-Weichen verlegt.

4



WOLFGANG BAHNERT, Leipzig

Vierachsiger Dieseltriebwagen VT 137 058-110 der Deutschen Reichsbahn in TT

Mitte der dreißiger Jahre beschaffte die Deutsche Reichsbahn für den Personenverkehr auf Hauptbahnen zu verkehrsarmen Zeiten Dieseltriebwagen mit einer Leistung von 410 PS und elektrischer Kraftübertragung. Insgesamt wurden etwa 125 Triebwagen von verschiedenen Firmen angeliefert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Triebwagen beträgt 100 bzw. 110 km/h. Eine nähere Beschreibung der VT 137 ist im „Triebwagenarchiv" von Zschech auf den Seiten 308 bis 310 zu finden.

Bauanleitung

Unter Verwendung von Teilen der Zeuke V 200 ist der Bau eines Modells in der Nenngröße TT sehr einfach und für den Anfänger sehr zu empfehlen. Der Drehgestellachsabstand differiert zwar um -3 und $+1$ mm, was jedoch kaum auffällt.

Für den Bau des Triebwagens werden folgende handelsübliche Teile der V 200 der Fa. Zeuke benötigt:

- 2 Rahmen
- 2 Drehgestelle (ohne Blenden)
- 1 Motor
- 2 Kardanwellen
- 1 Getriebe kompl. mit Lagerschilden
- 8 Schrauben M 2 × 5
- 1 Bodenplatte

Wir beginnen mit dem Bau des Oberteils.

Nachdem alle Teile der Zeichnung Bild 2 angefertigt sind, wird der Wagenkasten aus den Teilen 1 und 2 zusammengelötet. Die Rundung des Daches 3 wird nach dem Biegen um einen Besenstiel mit der Zange eingezogen. Danach werden die Einschnitte verlötet und das Dach mit dem Wagenkasten durch Löten verbunden. Jetzt können alle Unebenheiten glattgefeilt werden. Nach dem Einlöten der Haltebleche 4 und der Be-

Bild 1 Ansichten des VT 137 058 – 110 der DR

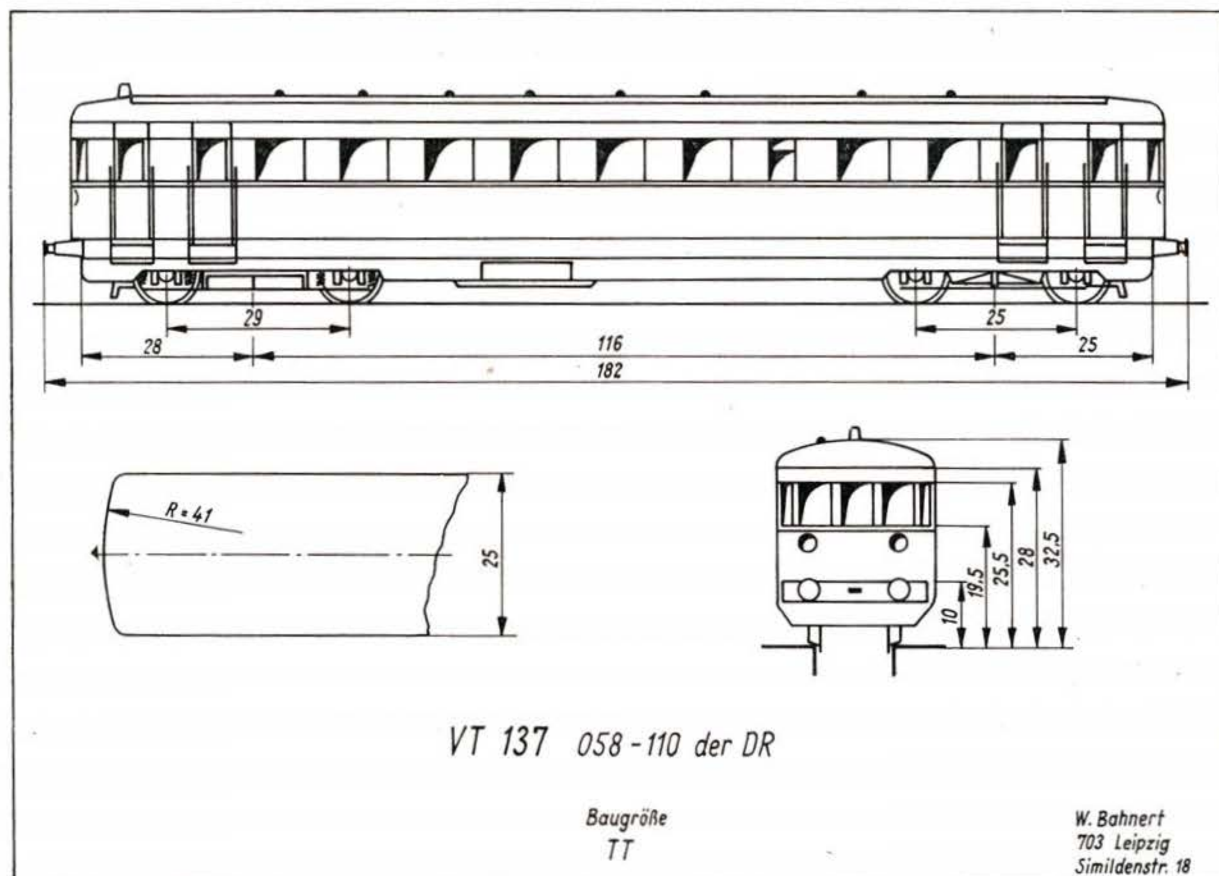
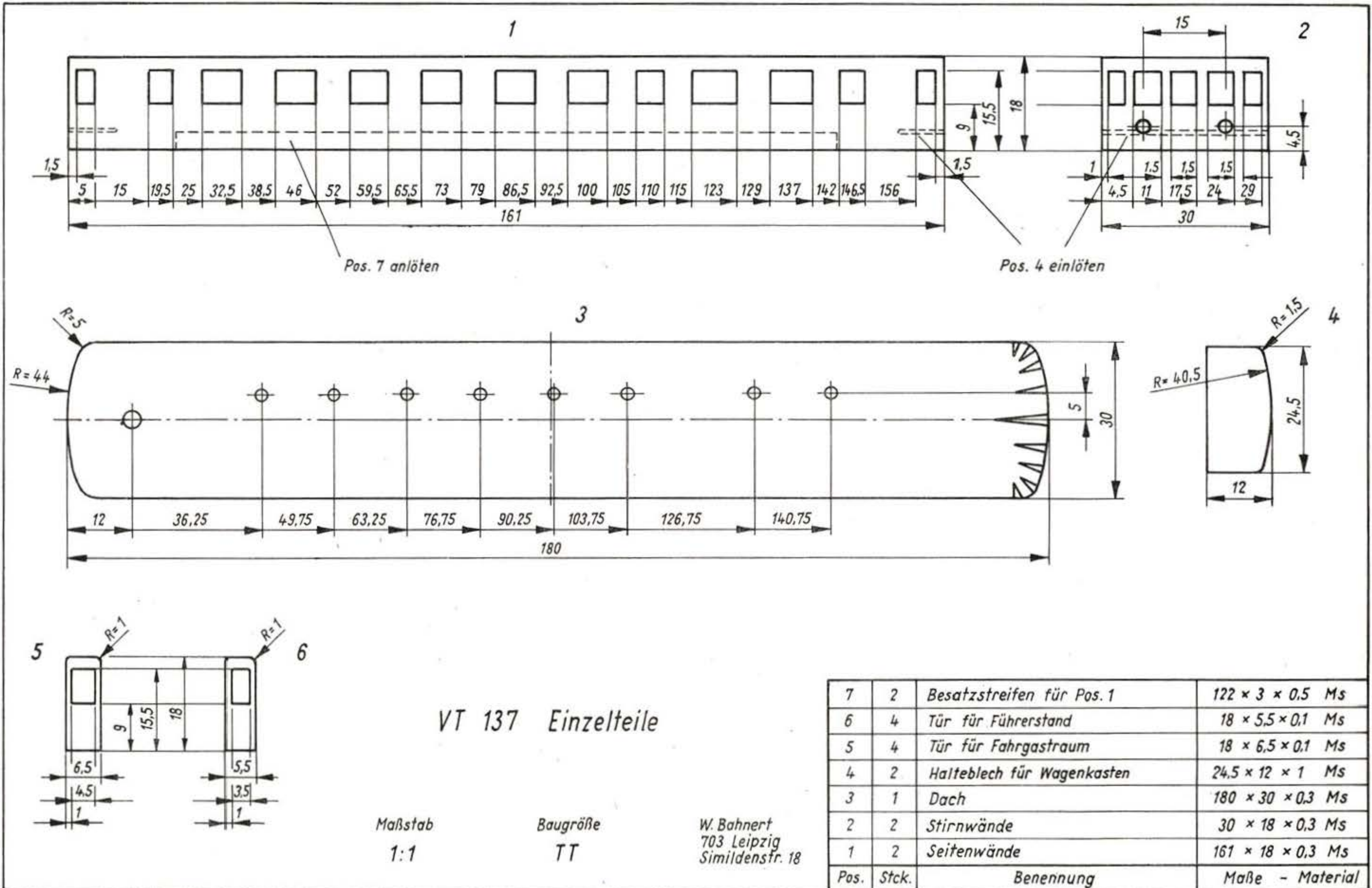
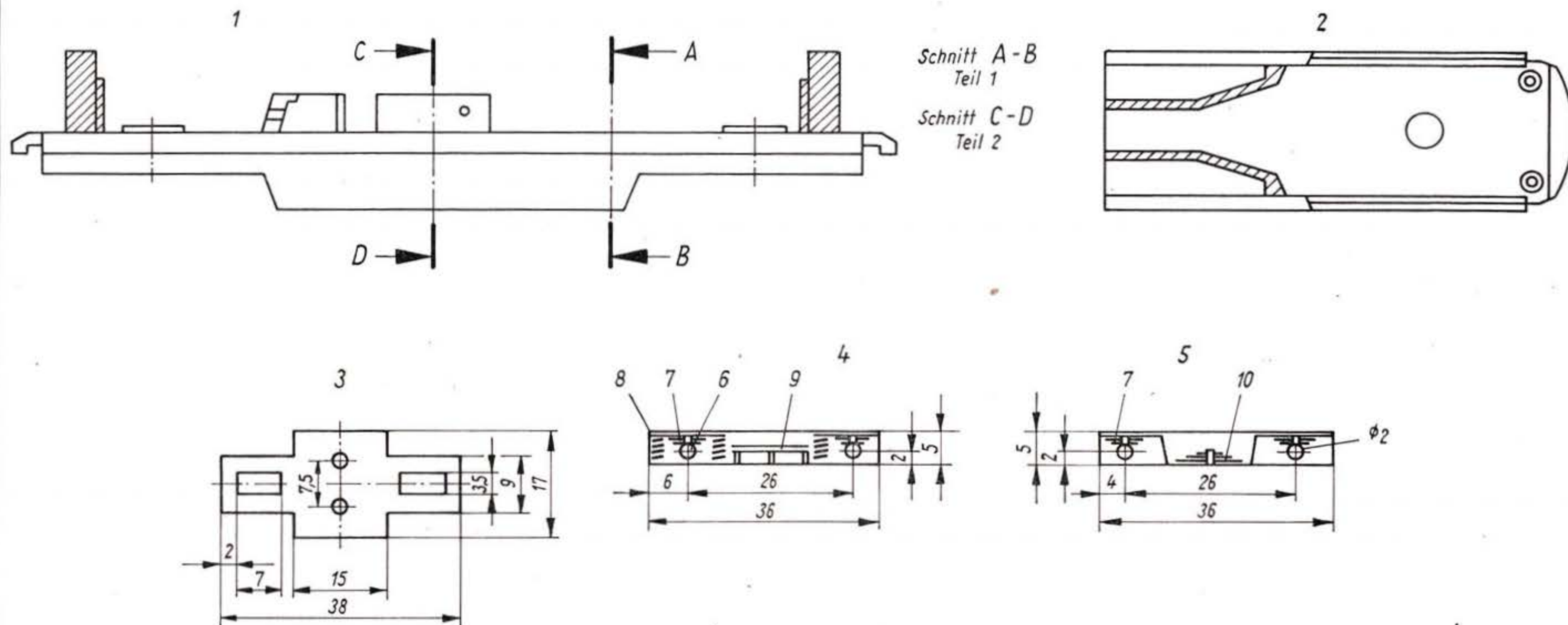


Bild 2 Einzelteile des VT 137



Pos.	Stck.	Benennung	Maße - Material
7	2	Besatzstreifen für Pos. 1	122 × 3 × 0,5 Ms
6	4	Tür für Führerstand	18 × 5,5 × 0,1 Ms
5	4	Tür für Fahrgastraum	18 × 6,5 × 0,1 Ms
4	2	Halteblech für Wagenkasten	24,5 × 12 × 1 Ms
3	1	Dach	180 × 30 × 0,3 Ms
2	2	Stirnwände	30 × 18 × 0,3 Ms
1	2	Seitenwände	161 × 18 × 0,3 Ms

Bild 3 Fahrgestelle des VT 137



VT 137 Fahrgestell

Pos.	Stck	Benennung	Maße - Material
10	2	Wiegefedern	
9	2	Traversen L - Profil	1 × 1 × 14
8	6	Schraubenfedern	Cu - Draht ⌀0,3
7	8	Federpakete	
6	8	Achslager	handelsüblich Niet
5	2	Drehgestellblenden für Laufgestelle	36 × 5 × 0,5
4	2	Drehgestellblenden für Triebgestelle	36 × 5 × 0,5
3	2	Abdeckplatten für Drehgestelle	38 × 17 × 1 MS
2	1	Rahmen (Schnitt C-D)	handelsüblich
1	1	Rahmen (Schnitt A-B)	handelsüblich

Maßstab 1:1

Baugröße TT

W. Bahnert
703 Leipzig
Simildenstr. 18

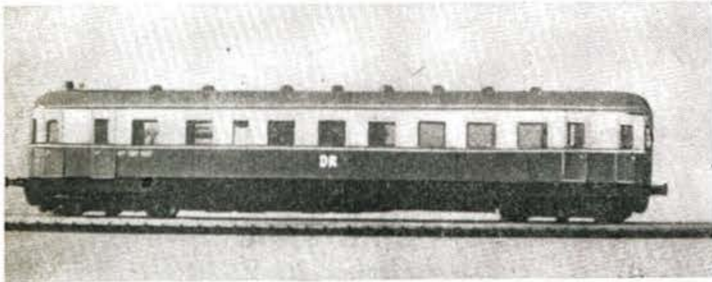


Bild 4 So sieht das fertige Modell des VT 137 in Nenngröße TT aus

satzstreifen 7 in den Wagenkasten werden die Türen 5 und 6 aufgelötet. Es macht sich sehr gut, wenn diese vorher auf der Rückseite verzinnt werden. Auf die Seitenwand wird Lötzinnpaste aufgetragen, die Tür aufgelegt und unter leichten Andrücken der Tür wird von innen mit dem Lötkolben angewärmt. Dadurch werden die Lötstellen sehr sauber und erfordern keine Nacharbeit.

Ist der Wagenkasten fertig, wird ein Rahmen der V 200 nach der Zeichnung Bild 3, Schnitt A–B mit der Laubsäge durchgesägt. Der zweite Rahmen erhält den Schnitt C–D; anschließend werden die auf der Zeichnung schraffierten Teile abgesägt und die Schnittflächen entgratet. Ein Rahmenteil wird jetzt in den Wagenkasten gesetzt und die Bohrungen für die Halteschrauben im Rahmen werden auf die Haltebleche übertragen. Selbige werden 1,6 mm gebohrt und mit Gewinde M 2 versehen.

Beide Rahmenteile werden mit „OWO-Plastkleber" zusammengeklebt und sofort mit dem Wagenkasten verschraubt. Nach etwa 24 Stunden ist die Klebestelle hart aufgetrocknet. Danach erfolgt der Einbau des Getriebes im Rahmenteil 1 sowie des Motors.

Die Schürzen am Drehgestell werden nachgefeilt und dem Radius des Wagenkastens angepaßt. Danach fertigt man die Drehgestellblenden 4 und 5 (Bild 3). Die Achslager dazu fertigen wir aus einer Mehrfarb-Kugelschreibermine; sie werden beim Auflöten mit Lötzinn gefüllt. Die Anfertigung der Federpakete erfolgt aus 1 mm breiten und 0,3 mm dicken Blechstreifen. Damit ein guter Bogenlauf des Triebwagens gewährleistet ist, werden die Federn in Richtung Wagenmitte ggf. noch etwas abgefeilt. Nach Fertigstellung der Blenden werden diese an die Abdeckplatte 3 gelötet. Das erste Drehgestell kann bereits im Rahmenteil eingebaut werden. Für den Antrieb des Drehgestells im Rahmenteil 2 wird eine Kardanwelle verlängert: Sie wird in der Mitte durchgeschnitten und ein 40 mm langes Stück U-Profil $1 \times 2 \times 1$ in die Schlitze geschoben. Die genaue Länge wird beim Einsetzen festgestellt. Erst dann verlöten wir die Welle mit dem U-Profil.

Nach dem Verputzen der Klebestellen erfolgt der Anstrich, und zwar:

Wagenkasten rot bzw. weinrot/elfenbein,

Dach grau,

Rahmen und Drehgestelle schwarz.

Cellon hinter den Fenstern erhöht das Aussehen des Triebwagens.

Gwl. HORST SCHRÖDTER, Leipzig
FRITZ HEROLD, Leipzig

Das Oschatzer Schmalspurnetz

Historische Entwicklung dieser Bahn

Es war im Jahre 1834, als in Leipzig die „Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie" gegründet wurde. Grundlage dazu war eine Schrift Friedrich Lists. Die Königlich Sächsische Staatsregierung gab hierzu ihre Zusage und erklärte die Bereitschaft, das Vorhaben zu unterstützen. Veranschlagt wurden 4,5 Millionen Taler. Bereits ein Jahr später, also 1835, begann das gewaltige Bauvorhaben gleichzeitig von Leipzig wie auch von Dresden aus und zügig wurde Abschnitt für Abschnitt fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Am 16. September 1838 erreichte der erste Zug, von Leipzig kommend, Dahlen, und bereits am 3. November des gleichen Jahres ging es bis Oschatz. Die Strecke von Leipzig bis Oschatz wurde für die damaligen Verhältnisse in der kurzen Zeit von nur 92 Minuten bewältigt. Nach Aufnahme des planmäßigen Verkehrs fuhren täglich zwei Personenzugpaare.

Zur Einweihung der Oschatzer Kirche „St. Ägidien" im Jahre 1840 konnten die Reisenden auf allen Stationen dieser Strecke zum einfachen Fahrpreis „Extrabillets" für die Hin- und Rückfahrt erstehen. Die Schiene gewann so immer mehr Oberhand über die Straße, so daß 1885 die letzte Postkutsche verschwand.

Nachdem dann weitere Eisenbahnlinien, so von Leipzig nach Döbeln, von Wurzen nach Großbothen und von Riesa nach Döbeln fertiggestellt und dem Verkehr übergeben wurden, strebte die Bevölkerung der durch diese Bahnlinien umschlossenen Städte und Dörfer ebenfalls einen Bahnanschluß an. Einmal des sich immer mehr verstärkenden Reiseverkehrs wegen, zum anderen des Transports landwirtschaftlicher und industrieller Güter über die örtlichen Grenzen hinaus.

Die ersten Gedanken liefen dahinaus, Döbeln über Dahlen mit Torgau zu verbinden, Also eine Diagonale durch das Oschatzer Land. Dabei war an eine normalspurige Bahn (Spurweite 1435 mm) gedacht. Auf Grund der relativ großen Radien der Gleisbögen wäre es bei der Verwirklichung dieses Vorhabens nicht möglich gewesen, allen Ortschaften in den oft engen Tälern der Döllnitz und anderer Flußläufe zu folgen. Brücken und andere Kunstbauten hätten den Bahnbau enorm verteuert. Es wäre dann zwar eine Bahn vorhanden gewesen, die jedoch den Bedürfnissen des lokalen Verkehrs nicht entsprochen hätte. Um jedoch den Erfordernissen und der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, besonders dem Transport landwirtschaftlicher Güter, ordnete die Sächsische Staatsregierung den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn an.

Obwohl bereits 1868 der Landtag der Baugenehmigung

einer Strecke von Mügeln nach Oschatz die Zustimmung gab, beantragte der Staat erst 1879 das Bauvorhaben. Aber auch dann mußten noch vier volle Jahre verstreichen, bis 1883 der erste Spatenstich erfolgte und am 7. Januar 1885 die Strecke Mügeln – Oschatz mit einer Länge von 11,4 km in einer Spurweite von 750 mm in Betrieb genommen wurde. Es sei vielleicht interessant hierbei zu erfahren, daß in Sachsen 30 Schmalspurstrecken erbaut wurden, von denen 28 diese Spurweite erhielten. Im gleichen Jahr befürwortete die Ständeversammlung dann den Bau eines anschließenden Streckenteiles von Mügeln über Wermsdorf, am Horstsee vorbei, weiter über Mutzschen, nach dem heutigen Neichen. Diese Streckenlänge war 23,9 km. Hier in Neichen fand diese Strecke Anschluß an die Normalspurbahn Wurzen – Grimma. Am 1. November 1886 wurde dieser Streckenteil seinem Zwecke übergeben. Von Oschatz aus, anfangs dem Flußbett der Döllnitz folgend, wurde auch hier eine Verlängerung des Schmalspurnetzes vorgenommen und eine Strecke von 11,3 km Länge erbaut, die bei Strehla die Elbe erreichte. Über den Bahnhof Strehla hinaus verlief ein Ladegleis bis zum Elbufer, um eine Umladung der Güter vom Zug in das Schiff zu ermöglichen. In den Annalen der „Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen" ist zu lesen, daß eine beabsichtigte Fortführung der Strecke über Strehla hinaus auf preußisches Gebiet scheiterte und somit die gehegten Erwartungen, besonders im Personenverkehr, keinesfalls den Vorstellungen entsprachen.
Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß bereits 1884 eine Schmalspurstrecke, von Döbeln kommend, auf einer Streckenlänge von 19,8 km Mügeln erreichte. 1903 wurde vom Streckenabschnitt Mügeln – Neichen abzweigend eine 6,3 km lange Strecke gebaut. Diese zweigt kurz hinter Nebitzschen ab und verläuft bis Kroptewitz. Hauptaufgabe dieser kleinen Strecke war und ist es noch heute, die großen Kaolinvorkommen des Börtewitzer Beckens abzutransportieren.

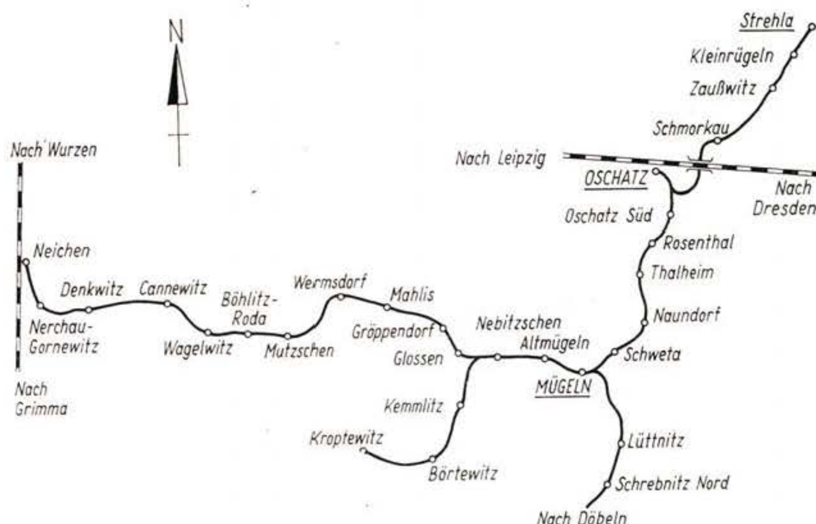
Fahrzeuge

Die ersten Triebfahrzeuge, die auf dem Streckennetz in Dienst gestellt wurden, waren C-gekuppelte Dampflokomotiven der Gattung K 33.6 mit der Reihenbezeichnung I K. Als Reisezug- wie auch als Güterwagen waren damals ausschließlich Zweiachser im Einsatz. Das Fassungsvermögen eines solchen Personenwagens betrug 12 Sitz- und 20 Stehplätze, einschließlich der auf den beiden Bühnen Die Güterwagen besaßen eine Tragfähigkeit von durchschnittlich 5 t bei offenen und 3 t bei gedeckten.

Um die Jahrhundertwende erfolgte der Bau leistungsstärkerer Lokomotiven der Bauart BBn mit der Reihenbezeichnung IV K, die noch vor dem ersten Weltkrieg auf dem Streckennetz um Oschatz und Mügeln Einzug hielten. Diese Maschinen haben sich sehr gut bewährt und sind heute noch, zum größten Teil rekonstruiert und mit neuen Kesseln ausgerüstet, im Dienst.
Auch im Wagenpark erfolgten zur gleichen Zeit größere Fortschritte. Es wurden nur noch vierachsige Wagen mit je zwei Drehgestellen gebaut. Diese Wagen besitzen ein größeres Fassungsvermögen und wirken bedeutend wirtschaftlicher im Transportwesen, denn ein solcher Personenwagen hat allein durchschnittlich 30 Sitzplätze aufzuweisen. Die gedeckten Güterwagen erhielten eine Tragfähigkeit von 15 t und die offenen sogar bis zu 20 t. Hierzu gesellten sich eine große Palette von Spezialtransportwagen, wie z. B. Klappdeckelwagen, zur Beförderung von Kalk und ähnlichen Schüttgütern, Flachwagen und Drehschemelwagen für den Transport von Langholz. Auch ein zweiachsiger Gaskesselwagen bildet eine Sonderheit im Fahrzeugpark.
Damals wie auch heute noch besitzen diese Züge ausnahmslos die Heberleinbremse, eine Seilzugbremse. Sie bildet wohl ein Charakteristikum auf diesen Zügen.
Um den Gütertransport immer wirtschaftlicher zu gestalten, wurden sogenannte Rollböcke in den Verkehr genommen. Hierbei handelte es sich um kleine zweiachsige Wagen, auf denen Güterwagen der Normalspur aufgeladen und somit transportiert werden konnten. Selbstverständlich war vorher eine Erneuerung und vor allen eine Verstärkung des Unterbaues erforderlich. Durch den Einsatz dieser Rollböcke fiel das kostspielige und vor allem zeitraubende Umladen der Wagenladungen aus Normalspur- in Schmalspurwagen oder auch umgekehrt fort. Diese kleinen Rollböcke stellten zwar einen Fortschritt und eine ökonomischere Gestaltung der Schmalspurbahnen dar, befriedigten jedoch in bezug auf Transportsicherheit und Fahreigenschaft nicht in vollem Umfang. So entstanden durch Weiterentwicklungsmaßnahmen die Rollwagen. Dies sind Fahrzeuge mit vier oder auch mit sechs Achsen, wie wir sie heute noch auf den Schmalspurstrecken antreffen.
In der Gruppe der Sonderfahrzeuge ist der Sprengwagenzug zur Unkrautbekämpfung einzureihen, der im Bahnhof Oschatz beheimatet ist.

Sicherungswesen

Der Betrieb auf dieser Schmalspurbahn wird nach der



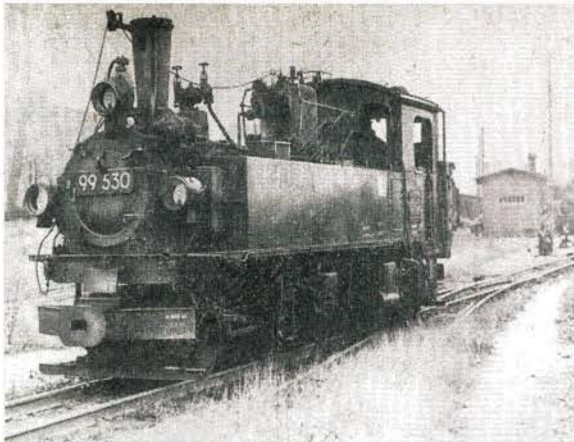


Bild 1 Lok 99 530 (ehem. sächs. IV K. Baujahre 1892 bis 1904) im Bahnhof Mügeln



Bild 2 „Bahnhof" Thalheim bei Oschatz



Bild 3 Reger Güterverkehr im Bahnhof Wermsdorf

Bild 4 Lok 99 584 in Reko-Ausführung (ehem. sächs. IV K, Baujahre 1912 bis 1921) abfahrbereit im Bahnhof Oschatz



Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst durchgeführt, d. h. daß das Sicherungswesen gegenüber den normalspurigen Bahnen wesentlich vereinfacht ist. Einige Beispiele sollen das deutlich machen. Vorsignale gibt es nicht, sie werden nur durch die Kreuztafel (So 6) dargestellt. Ausfahrsignale sind nur in besonderen Fällen vorhanden, so z. B. in Oschatz, wo unmittelbar hinter dem Bahnhof die Strecke nach Strehla von der Linie Oschatz – Mügeln abzweigt. Einfahrsignale dagegen gibt es auf den größeren Bahnhöfen dieser Strecke, so z. B. Oschatz, Neichen, Mügeln und bis vor einigen Jahren in Oschatz Süd. Andere Bahnhöfe, wie beispielsweise in Naundorf, die nicht mit Betriebseisenbahnern besetzt sind, besitzen als Einfahrsignale nur die Trapeztafeln (So 5), an denen bestimmte Züge vor Einfahrt halten müssen. Bei einer Zugkrezung in einem solchen Bahnhof muß der als zweiter einfahrende Zug vor der Trapeztafel halten und das Achtungssignal Zp 1 geben. Hat das Personal des laut Fahrplan als erster einfahrenden Zuges die Weichen für den Gegenzug gestellt und verschlossen, gibt das Lokpersonal durch ein Pfeifsignal (Zp 6) die Erlaubnis zur Einfahrt. Der als zweiter eingefahrene Zug verläßt den Bahnhof dann wieder als erster. Das Personal des anderen Zuges bringt die Weichen wieder in die vorgeschriebene Grundstellung und verschließt sie. Das Verschließen der Weichen und Gleissperren erfolgt deshalb, damit Unbefugte nicht die Weichenstellung, die von Hand erfolgt, verändern können. Daraufhin kann auch dieser Zug seine Fahrt fortsetzen.

Zur Verständigung der Zugpersonale mit den Fahrdienstleitern (hier auch Zugleiter für einen bestimmten Streckenabschnitt) dienen die Betriebsfernsprecher der jeweiligen Betriebsstelle an der Strecke. Das Betriebsgeschehen und der Wortlaut der Meldungen werden vom Zugführer und vom Fahrdienstleiter (Zugleiter) in Fernsprech- und Zugmeldebücher eingetragen.

Straßen- und Wegeübergänge sind bis auf wenige Ausnahmen unbewacht, d. h. es sind keine Schranken oder Blinklichtanlagen vorhanden. Ausnahmen bilden hier Übergänge in Mügeln, Neichen und Strehla. Vor unbewachten Straßen- und Wegeübergängen stehen Läute- und Pfeiftafeln (Pl 1, Pl 2, Pl 3). Die Signale der Lokomotiven, die sie auf Grund dieser Tafeln geben, haben diesen Bahnen den Namen „Bimmelbahn" eingebracht

Auch bei der Zugbildung sind bestimmte Sicherheitsmaßnahmen erforderlich. So dürfen nur eine Anzahl Wagen (Achsen) in einen Zug eingestellt werden. Das richtet sich besonders nach der Zugkraft der Lokomotiven (die Güterzüge zwischen Oschatz und Mügeln sind oft mit zwei Loks bespannt), Neigungsverhältnissen und Bogenradien.

Beladene Rollfahrzeuge werden aus Sicherheitsgründen bei Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) grundsätzlich zwischen Lokomotive und den Reisezugwagen eingestellt. Bei reinen Güterzügen laufen schmalspurige Güterwagen und Gepäckwagen hinter den beladenen Rollfahrzeugen. Sowohl Güter- als auch Personenzüge führen als Zugschlußsignal das vereinfachte Zugschlußsignal Zg 4 (am Tage eine rote Scheibe mit weißem Rand, als Nachtzeichen eine rot abgeblendete Laterne).

Bahnanlagen

Die Bahnanlagen dieser Schmalspurbahnen sind in der Regel einfacher ausgeführt als die der Normalspurbahnen. Jedoch bestehen auch hier Ausnahmen, so z. B. auf dem Bf Mügeln, auf den später noch eingegangen wird. Als Übergangsbahnhöfe von der Normalspur auf die Schmalspur verfügen die Bf Oschatz und Neichen Überladerampen, auf denen die

normalspurigen Güterwagen auf die schmalspurigen Rollfahrzeuge aufgefahren werden. Dieses Aufrollen ist trotz aller Sicherheitsmaßnahmen mit Unfallgefahren verbunden. Aus diesem Grunde befinden sich neben den Schmalspurgleisen im Bereich der Aufrollrampen noch Schienen in der Spurweite der Normalspur, um eventuell ablaufende Güterwagen abzufangen und dadurch das Aufgleisen zu erleichtern. Um Lokomotiven oder Wagen bei Großreparaturen oder Umsetzungen auf besonders dafür vorgerichtete Normalspurwagen verladen zu können, besitzen die beiden Bahnhöfe Oschatz und auch Neichen Überladerampen von Schmalspur auf Normalspur. Die Unterwegsbahnhöfe sind bis auf wenige Ausnahmen (Wermsdorf und Mutzschen) sehr einfach gehalten und weisen meistens drei Gleise auf. Besondere Bahnsteige, wie wir es von der Normalspur kennen, sind hier nicht erforderlich. Da die unteren Trittstufen der Personenwagen nur etwa 40 cm über Schienenoberkante liegen, genügt zwischen den Gleisen eine Sandauffüllung. Dies wirkt dann auch nicht störend, wenn sich, wie z. B. in Mügeln, Gleise auf dem Bahnsteig kreuzen oder durch Weichen abzweigen. Güterschuppen befinden sich in fast allen Bahnhöfen. Auf kleineren Stationen werden die Güterschuppen durch ausgemusterte gedeckte Güterwagen ohne Fahrgestell ersetzt. Die einzelnen Empfangsgebäude entsprechen in ihrer Größe der Bedeutung der Bahnhöfe. Teilweise sind es Massivbauten, zum Teil jedoch nur sehr einfache Holzbauwerke, bestehend aus Warteraum, wie z. B. der Haltepunkt „Thalheim".

Die Endbahnhöfe Oschatz, Strehla und Neichen sowie die Bahnhöfe Wermsdorf und Mügeln besitzen Lokschuppen mit den dazugehörigen Lokbehandlungsanlagen wie Ausschlackgruben, Wasserkräne, Bekohlungsanlagen und teilweise auch kleine Werkstätten, um einfache Reparaturen an Lokomotiven selbst ausführen zu können. In Oschatz befindet sich noch eine weitere Werkstatt für einfache Wagenreparaturen.

Die Bahnsteige der Schmalspurbahn sowie die anschließenden Gleisanlagen befinden sich in Oschatz unmittelbar neben den Anlagen der Normalspur, während in Neichen die Schmalspurgleise vor dem Empfangsgebäude angeordnet sind. Der größte und bedeutendste Bahnhof der Strecken um Oschatz ist der Bahnhof Mügeln. Er besitzt fünf Bahnsteige und über 30 Gleise. Der Bahnhof Mügeln ist Ausgangspunkt der Strecken nach Oschatz, Döbeln, Neichen und Kroptewitz. Als einzigster Bahnhof des mittelsächsischen Schmalspurnetzes verfügt der Bf Mügeln über ein Befehls- und ein Wärterstellwerk. Das Empfangsgebäude entspricht in seiner Art und in seiner Größe der freundlichen Kleinstadt Mügeln. Ein Freiladegleis und eine Laderampe vervollständigen die Gütergleise.

Die Lokomotiven der anschließenden und bereits genannten Strecken sind im Bw Mügeln beheimatet. Bis zum 31. März 1951 war Mügeln nur ein Lokbahnhof. Das rasche und schnelle Anwachsen des Eisenbahnverkehrs machte es seinerzeit erforderlich, daß der damalige Lokbahnhof Mügeln ein selbständiges Bahnbetriebswerk erhielt. Die teilweise Einstellung des Verkehrs und die heute weitaus geringere Zugfolge rechtfertigen den Bestand eines selbständigen Bw nicht mehr, so daß Mügeln heute wiederum nur Lok-Einsatzbahnhof ist und dem Bw Nossen untersteht. Übrigens verfügt Mügeln über einen viergleisigen Lokschuppen neben den üblichen Lokbehandlungsanlagen, in dem mehrere Lokomotiven hintereinander stehen können. Trotzdem ist Mügeln auch heute noch der größte Schmalspurbahnhof Europas.

Verschiedene Betriebe, die an der Strecke liegen, verfügen über eigene Bahnanschlüsse. Dies sind z. B. die



Bild 5 Empfangsgebäude im Bahnhof Mügeln



Bild 6 Lokschuppen des Bahnhofs Oschatz

Bild 7 Abzweigstelle in Oschatz. Deutlich ist hier das Dreischienengleis zu erkennen.



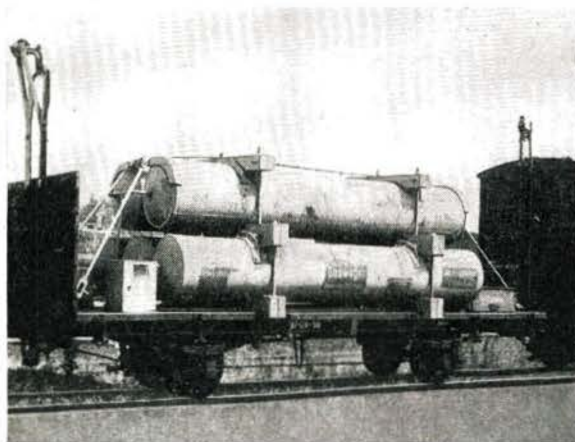


Bild 8 Schmalspur-Gaskesselwagen im Bahnhof Oschatz



Bild 9 Schmalspurgüterwagen auf einem Beförderungswagen für Schmalspurfahrzeuge verladen

Zuckerfabrik Oschatz, die Fa. Lipsia in Mügeln, die Quarzitsteinbrüche und die kaolinfördernden Betriebe zwischen Nebitzschen und Kroptewitz. Eine Besonderheit stellt hier das Anschlußgleis zur Zuckerfabrik Oschatz dar, bei dem auf einem Gleiskörper ein Drei-Schienen-Gleis verläuft. Dadurch können Normal- als auch Schmalspurgüterwagen vom Bf Oschatz aus direkt zugeführt werden.

Transportaufkommen

Der Reiseverkehr auf den Strecken ist auf Grund der schnelleren und zeitlich günstiger liegenden Fahrzeiten der Omnibusse des Kraftverkehrs und der immer mehr um sich greifenden Motorisierung wesentlich zurückgegangen. Verkehrten z. B. vom zentralen Bf Mügeln aus in der Winterfahrplanperiode 1955/56 noch 20 Züge mit Personenbeförderung an Werktagen und erreichten den Bahnhof ebenso viele Züge, ergibt sich heute ein grundlegend verändertes Bild. Im Sommerfahrplan 1968 verließen den Bf Mügeln werktags fünf Reisezüge und ebenfalls fünf Züge mit Personenbeförderung. Allerdings wurden inzwischen einige Streckenteile stillgelegt.

Der Güterverkehr ist im Gegensatz zum Reiseverkehr noch ziemlich rege. Besonders in der Zuckerrübenkampagne werden beachtenswerte Leistungen vollbracht. Der Transport landwirtschaftlicher Produkte, und hier wieder besonders der Zuckerrüben, beansprucht in der Saison einen wesentlichen Teil der vorhandenen Transportmittel.

Neben den landwirtschaftlichen Produkten ist es die Industrie, die ihre Rohstoffe und Fertigfabrikate mit der Schmalspurbahn transportiert. Das bedeutendste Aufkommen ist hier der Kaolintransport aus der Kemmlitzer Gegend. Täglich bis zu zehn Wagen sind zu fahren bzw. als Leerwagen wieder bereitzustellen. Aber auch hier sucht man nach Möglichkeiten, um nach einer Stillegung dieser Schmalspurbahn den Transport auf andere Weise zu ermöglichen. Aus dem VEB Chemische Fabrik Lipsia Mügeln ist u. a. gebranntes und kohlensaures Magnesium abzufahren und die entsprechenden Rohstoffe und Kohle in das Werk zu liefern. Quarzitsteine, die für unsere Hochöfen benötigt werden, führt der Weg von den Steinbrüchen in Glossen über die Schmalspurbahn nach Oschatz. Früher gingen diese Ladungen von Oschatz aus weiter nach Strehla zum Elbhafen, der inzwischen seine Bedeutung völlig verloren hat. Der Damm, auf dem das Anschlußgleis zum Hafen geführt wurde, ist heute noch zu erkennen. Aus der Tongrube in Zaußwitz wurde der dort geförderte Ton nach Strehla zum Elbhafen oder nach Oschatz und Mügeln gefahren. Die Leimfabrik in Strehla erhält ebenfalls ihre Rohstoffe und die Kohle mit der Schmalspurbahn geliefert.

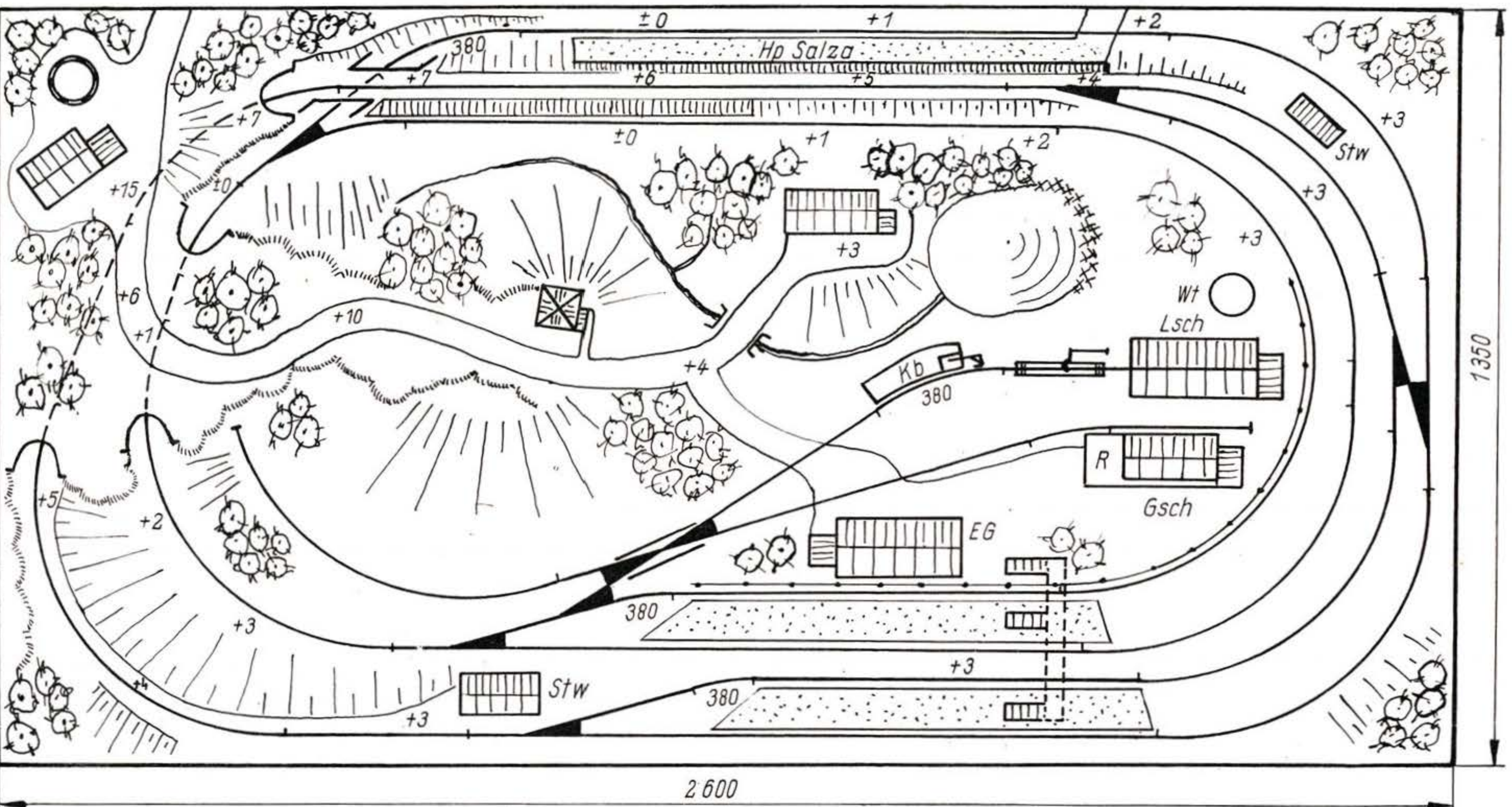
Weitere Entwicklung dieser Bahnen

Die Schmalspurstrecken der Deutschen Reichsbahn weisen bis auf eine Strecke eine Minusdifferenz in ihrer Bilanz auf. Soviel Eisenbahnfreunde und hier wieder besonders die Freunde der Schmalspurbahnen von der einzigartigen Romantik dieser Strecken immer wieder begeistert sind, genau so sind sie sich darin einig, daß die Überlegungen der Deutschen Reichsbahn von der Wirtschaftlichkeit her vollauf gerechtfertigt sind, fast alle Schmalspurbahnen im Laufe der nächsten Jahre stillzulegen. Der Reiseverkehr auf den Strecken von Mügeln nach Döbeln und von Nebitzschen nach Kroptewitz wurde bereits vor einigen Jahren eingestellt. Der Streckenabschnitt von Wermsdorf nach Neichen ist inzwischen völlig stillgelegt. Auf der Strecke Oschatz – Strehla wird der Betrieb ebenfalls immer weiter reduziert. Seit Winterfahrplan 1969/70 verkehrt das mittlere der drei Zugpaare dieser Strecke nur noch mittwochs und freitags.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Schmalspurbahnen des Oschatzer Gebietes in ihrer Gründungszeit einen beachtlichen wirtschaftlichen Aufschwung ermöglichten und auch die Ortschaften, die bis dahin keinen Bahnanschluß hatten, mit der näheren und weiteren Umgebung verbunden wurden.

Wenn auch die Schmalspurstrecken unrentabel geworden sind, befällt uns Schmalspurfreunde doch immer wieder ein wenig Traurigkeit, wenn wieder eine Strecke oder ein Streckenteil stillgelegt wird und wir uns davon trennen müssen. Aber der technische Fortschritt macht auch vor den Schmalspurbahnen, die den Aufgaben der Zukunft nicht mehr gewachsen sind und keineswegs mehr schritthalten können, keinen Halt. Deshalb wird es in einigen Jahren endgültig auch für den letzten Streckenabschnitt der Schmalspurbahnen im Oschatzer Raum heißen: „Ade Schmalspurbahn!"

Bleibt uns Schmalspur- und Eisenbahnfreunden noch die eine Hoffnung, die Deutsche Reichsbahn möge, dem Vorbild einer ganzen Reihe von anderen europäischen Bahnverwaltungen folgend, eine dieser Strecken als „Museumsbahn" erhalten. Die Strecke „Radebeul – Radeburg" oder die Strecke „Hainsberg – Kurort Kipsdorf" dürften wohl die geeignetsten dafür sein. Eine derartige Strecke als Museumsbahn, möglichst noch mit Dampfbetrieb, wäre in einigen Jahren oder gar Jahrzehnten ein Touristenanziehungspunkt großer Klasse.



von Aheim nach Salza

alle $r = 440$
(außer $r_1 = 380$)

GLEISPLAN DES MONATS (H0)

Besuch bei der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" in Leipzig

Vielen Modelleisenbahnern wird der Name der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List", wenn auch nicht vom persönlichen Kontakt her, so aber doch zumindest durch Veröffentlichungen im „Modelleisenbahner", bekannt sein. Über die Arbeit der Leipziger Modellbahnfreunde ist schon viel berichtet worden. Dabei kam oft zum Ausdruck, daß sich die Tätigkeit der aktiven Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft auch auf internationaler Ebene auswirkt. Davon zeugen die zwischen der Arbeitsgemeinschaft und dem Ungarischen Landesverband der Modelleisenbahner sowie dem Museum für Verkehrswesen in Budapest bestehenden Freundschaftsverträge.
Was lag uns als „Zentrale Arbeitsgemeinschaft 1/5 Berlin" also näher als der Wunsch diese Modellbahnfreunde einmal zu besuchen, wozu die im Dezember 1969 veranstaltete IX. Modelleisenbahnausstellung in Leipzig die beste Gelegenheit bot.
Mit 30 Modellbahnfreunden der ZAC 1/5 ging es auf die Reise nach Leipzig. Unser Besuch begann mit einer zünftigen Rundfahrt durch das Zentrum von Leipzig mit dem historischen Straßenbahntriebwagen der Gruppe „Nahverkehr".
Die Fahrt mit dem durch Werbematerial für die IX. Modelleisenbahnausstellung wirksam dekorierten „old-timer" war für uns und offensichtlich auch für viele Straßenpassanten in Leipzig eine interessante Sache. Hier, wie später in der Ausstellung konnte nicht übersehen werden, daß die Werbung der Leipziger in guten Händen lag.
Nach der Rundfahrt ging es über den ideal vor dem Ausstellungsort „Messehaus am Markt" gelegenen Weihnachtsmarkt in die Ausstellung. Modellbahnfreund Blöhbaum gab uns einen Überblick über den Aufbau der Arbeitsgemeinschaft, über wesentliche Etappen ihres Entstehens und dann einige Erläuterungen zur bevorstehenden Besichtigung der Ausstellung selbst.
Da es ja gerade in Berlin so aussieht, als ob durchaus keine größere Modelleisenbahnausstellung zustande kommt, waren wir natürlich auf das in Leipzig Gebotene sehr gespannt.
Es muß gesagt werden, daß schon der erste Eindruck vom Umfang der Ausstellung sowie die weiteren beim Betrachten der über 20 Modellbahnanlagen und der vielen Einzelmodelle in den Vitrinen überraschend waren. Es fällt schwer, nach einem nur zweistündigen Besuch auch nur annähernd das wiederzugeben, was uns und wir glauben alle Besucher sehr beeindruckt hat.
Von einer in Aluminium-Holz-Leichtbauverbundbauweise aufgebauten Modellbahngrundplatte über elektronische Bausteine für die Modelleisenbahntechnik, Modellbahnanlagen aller Nenngrößen, Fahrzeug- und Gebäudemodellen aller Art bis zu Modellen des Eigenbaues von Straßenbahnwagen war praktisch alles zu sehen, was ein echtes Modellbahnerherz höher schlagen läßt.
Die geschickte Anordnung der Ausstellungsexponate im Ausstellungsraum und eine gute grafische Gestaltung zu Hinweis- und Werbezwecken zeugten vom wirklichen Können der Veranstalter. Dies ist um so beeindruckender wenn man bedenkt, daß nicht nur die Anlagen und Modelle der AG „Friedrich List" selbst, sondern auch die der AG „Borna", der AG „Eisenbahnfreunde Leipzig", der Modelleisenbahnfreunde der ČSSR und der Verkehrsmuseen Budapest und Dresden aufgebaut und dem Betrachter wirkungsvoll dargeboten wurden.
So verwundert es nicht, daß zu den prominentesten Gästen der den Leipziger Modelleisenbahnern offensichtlich sehr zugeneigte Oberbürgermeister der Messestand zählte.
Einer der „Knüller" der Ausstellung war die H0-Großanlage „Arlbergbahn". Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, wenn ein von einer E 94 gezogener Güterzug mit der respektablen Länge von etwa 3 m über den naturgetreu nachgebildeten Trisanna-Viadukt donnert. Daß es auf dieser Anlage, die übrigens landschaftlich sehr ansprechend gestaltet war, auch eine herrlich angelegte Schmalspurstrecke gab, war eine ganz besondere Freude.
An weiteren Anlagen aller bekannten Nenngrößen und an Vitrinen mit Ausstellungsstücken der Modellbahnfreunde und der Industrie vorbeigehend konnte man die gelungene TT-Modellbahnanlage der Modellbahnfreunde aus Liberec in der ČSSR bewundern. Diese in vorbildgerechter Weise mit Fahrleitungsbetrieb vorgeführte Anlage zeigte in der Landschaftsgestaltung und in bahntechnischer Hinsicht so schöne Details, daß der Zuschauerstrom nicht abriß.
In einer kleinen Vitrine stellte der bekannte Modelleisenbahner Wolfgang Uhlmann für die Freunde der Schmalspurbahn ein bestens gelungenes Motiv eines Fischereihafens mit Fischereibooten und einem kleinen Haltepunkt aus. Als besondere Leckerbissen konnten dort die zur Bahnlinie gehörenden Eigenbau-Schmalspurfahrzeuge und -Bauten bewundert werden, die in Verbindung mit der geschickten Anlagenbebauung unwillkürlich die Stimmung eines schönen Urlaubstages irgendwo an der Küste hervorzauberten. Für viele Besucher war das auf einer Fläche von etwa 49 m² aufgebaute Übersichtsmodell des Netzes der Leipziger S-Bahn eine interessante Anschauungsanlage. Interessant war dabei zu erfahren, daß diese Anlage in einer Rekordbauzeit von wenigen Wochen geschaffen und einige Zeit durchgehend Tag und Nacht in der Halle des Leipziger Hauptbahnhofs den Besuchern und Reisenden von den Modellbahnfreunden im Betrieb vorgeführt wurde. Bemerkenswert war bei dieser Anlage, daß die Darstellung der markanten Gebäude des Stadtzentrums und die vielen Wohnblocks der Stadt eine gute Orientierungsmöglichkeit über die Lage der einzelnen S-Bahnstationen sicherte. Zur stilisierten Darstellung der vielen Gebäude in den Wohnkomplexen wurden aus typisierten Plastbauteilen Gebäude vieler Bauformen in großer Stückzahl hergestellt. Für den Fahrbetrieb auf der S-Bahnanlage sorgten Eigenbau- bzw. Umbaumodelle von Lokomotiven und Wagen der Nenngröße N, die natürlich vorbildgetreu eine blaugelbe Lackierung der Leipziger S-Bahnzüge zeigten.
Selbstverständlich fehlte nicht bei der Vielfalt der Anlagen eine Demonstration des Container-Verkehrs. Dargestellt wurde diese modernste Transportart anhand einer Anlage, die den Containerumschlag von der Schiene zum Schiff zeigte. Auch diese Anlage erhielt einen hohen Informationswert durch die gelungene, grafische Gestaltung des im Hintergrund liegenden Hafengebietes mit einem am Kai liegenden Frachter.
Auf einer weiteren Großanlage von etwa 4 m × 9 m verkehrten zu unserem Erstaunen gleich eine Reihe meisterhafter Modelle der neuen Diesellok V 300 der DR. Diese Eigenbaumodelle hinterließen bei den Ken-

Der werbewirksame „Modellbahn-Expreß" der Leipziger Gruppe „Nahverkehr"



nern des Modellbaues Respekt und bei vielen Besuchern sicherlich den Wunsch, ein derartiges Modell zu besitzen.

Stellvertretend für weitere interessante und teilweise „Raritätenwert" besitzenden Anlagen und Modelle soll noch die in mehreren Dioramen gezeigte Entwicklung des Eisenbahnwesens genannt werden. In mehreren schaufensterartigen Anlagen, von denen jede einzelne eine auf die dargestellte Ära abgestimmte Gestaltung aufwies, wurden u. a. Modelle der „Rocket", der „Adler", einer „Amerikanischen Eisenbahn um 1870" und der „Deutschen Ländereisenbahn 1910" abwechselnd im Betrieb vorgeführt.

Während einige Exkursionsteilnehmer nochmals einen Rundgang durch die Ausstellung begannen, unternahm der andere Teil in Begleitung einiger Leipziger Modellbahnfreunde eine Fahrt mit der neuen S-Bahn. Dabei konnten sie sich mit den besonderen Eigenheiten der mit Elloks betriebenen S-Bahn vertraut machen, die doch völlig anders geartet sind als die der Berliner S-Bahn. Im Rahmen der Unterstützung der Deutschen Reichsbahn durch Mitglieder der AG „Friedrich List" führen einige Freunde (mit einem Sonderausweis versehen) ehrenamtlich Kontrollen in der S-Bahn durch und wir konnten uns in einigen Fällen selbst davon überzeugen, daß es immer wieder Menschen gibt, die natürlich „aus Versehen" ohne Fahrausweis angetroffen werden.

Nach Abschluß des Programms am späten Nachmittag bescheinigten wir unseren Freunden, daß wir einige für Modelleisenbahner schöne Stunden erlebt und vieles interessantes und lehrreiches gesehen hatten. Dies kam auch in einer abschließend geführten Aussprache zum Ausdruck. Alle Exkursionsteilnehmer, die die Gelegenheit hatten, die gute Arbeit und die gezeigten Leistungen selbst zu beurteilen, waren einhellig der Auffassung, daß man eine solche Ausstellung gesehen haben muß, um zu wissen, wie eine mustergültige Modelleisenbahnausstellung auszusehen hat, wenn sie nicht nur werbend, sondern auch begeisternd für den Gedanken des Modelleisenbahnwesens wirken soll. Welcher organisatorische Aufwand allerdings für den reibungslosen Aufbau, Ablauf und Abbau der Ausstellung erforderlich war, werden die wenigsten der 57 000 Besucher ahnen. Allein schon die eine Tatsache, daß beispielsweise zum Abbau der Ausstellung noch am letzten Tag gegen 18.00 Uhr elf Lastzüge anrollen mußten, um bis etwa 21.00 Uhr die Ausstellungsräume bis auf wenige unbedeutende Reste wieder frei zu machen, zeigt die organisatorische Kraft der Leipziger Modelleisenbahner.

Ein erlebnisreicher Tag ging dann zu Ende. Am Abend fuhren wir wieder nach Berlin zurück, nicht ohne zuvor den Leipziger Freunden gedankt zu haben, die zu der IX. Modellbahnausstellung und der gelungenen Exkursion beigetragen hatten. Wir haben die Leipziger Modelleisenbahner zu einem Gegenbesuch nach Berlin eingeladen, wo wir versuchen werden, auch ihnen einen hoffentlich für sie interessanten Einblick in die Probleme des Berliner S-Bahnbetriebes geben zu können.

ZAG 1/5 Berlin

MANFRED BEYKIRCH, Markkleeberg

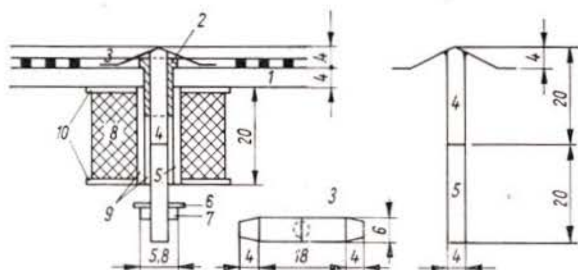
Elektromagnetische Entkupplungsvorrichtung für die Nenngröße N

Angeregt durch die vor einigen Jahren gesammelten Erfahrungen beim Selbstbau von Entkupplungsvorrichtungen für TT nach der Anleitung von Kurt Weber, Plauen, – veröffentlicht im „Modelleisenbahner" 1/66 – befaßte ich mich mit dem Selbstbau einer ähnlichen Vorrichtung für die Nenngröße N.

Grundsätzlich wird die bereits beschriebene und bei meiner früheren TT-Anlage bestens bewährte Konstruktion wiederverwendet. Es ändert sich lediglich der Entkupplungsstempel (3). Diesen fertigen wir aus Messing- oder Büchsenblech nach der in der Zeichnung dargestellten Form an und löten ihn an den Kernschaft (4). Danach wird der Stempel zur Erreichung der Isolierfähigkeit gut lackiert.

Nachfolgend eine nochmalige Beschreibung der Bauanleitung in gekürzter Form: Der Schaft (4) besteht aus Messing ⌀ 4 mm und im unteren Teil (5) aus der Spindel einer Schraube M 4 × 25. Beide Teile werden sauber und genau zusammengelötet. Die Spule kann selbst angefertigt werden und erhält etwa 1200 bis 1600 Windungen aus Kupferlackdraht ⌀ 0,2 bis 0,3 mm. Die Hülse des Spulenkerns (9) wird auf ⌀ 5,8 mm aufgebohrt und an einem Ende mittels einer angewärmten Radiobuchse mit einigen Gewindegängen versehen. Beim Einbau der Entkupplungsvorrichtung sind an den geplanten Stellen sechs Schwellen innen zwischen den Schienen abzutrennen. Die stehenbleibenden Schwellenteile müssen mit Innenkante Schiene genau abschließen. In der Mitte der Schwellenlücke setzen wir die Radiobuchse (2) straff ein. Der Stempel wird in die Buchse gesteckt und muß sich leicht bewegen lassen. Nun schrauben wir die Spule auf das Gewinde der Buchse. Auf den Schaft (5) kommen die Unterlegscheibe (6) und die Mutter (7), die später nach erfolgter Justierung mit Alleskleber befestigt wird. Die Zuleitungen zur Spule werden über einen Taster (Momentschalter) an 16 V Wechselspannung gelegt. Bei richtiger Einstellung der Hubhöhe (etwa 4 mm) mittels der Schraube (7) funktioniert die Vorrichtung bei der Arnoldkupplung einwandfrei, während bei der älteren Piko-Kupplung der Vorgang noch zufriedenstellend verläuft. Wichtig ist nur – und das gilt für jede Kupplungsart –, daß die Vorrichtung im richtigen Moment und möglichst kurzzeitig betätigt wird. Dies wird durch eine Markierung der Mitte der Entkupplungsstelle neben dem betreffenden Gleis wesentlich erleichtert. Der Entkupplungsvorgang ist sowohl bei langsamer Fahrt als auch aus dem Stillstand heraus mit anschließendem Wegfahren des restlichen Zugteiles möglich.

Die beschriebene Entkupplungsvorrichtung hilft eine empfindliche Lücke im Warenangebot des N-Zubehörs zu schließen.



JOACHIM SCHNITZER, Kleinmachnow

Ein Schienenreinigungsfahrzeug

Vor mehreren Jahren erhielt ich als Preis bei einem der Internationalen Modellbahnwettbewerbe unter anderem als Sachwert ein Modell der dieselelektrischen Co'Co'-Mehrzwecklokomotive der Dänischen Staatsbahn. Da diese Lokomotive schon rein motivmäßig nicht auf meine Modellbahnanlage paßte, fand ich zunächst für sie keine Verwendung. Auch der eigenwillige Antrieb über Gummiringe, wie er anfangs bei diesen Modellen angewandt wurde und die damit verbundene Fahrweise, entsprach nicht meinen Anforderungen an ein Modelltriebfahrzeug. Da ich aber dieses Modell als Auszeichnung erhielt, sollte es weiterhin in meinem Besitz bleiben.
Die auffallend rote Farbe der Lokomotive ließ bald in mir den Gedanken aufkommen, es als Sonderfahrzeug einzusetzen. Da zu jenem Zeitpunkt das Problem der Schienenreinigung auf meiner Modellanlage noch nicht geklärt war, sollte das Fahrzeug diese „Arbeit" übernehmen. Der freie Raum zwischen den Drehgestellen war geradezu einladend für die Unterbringung einer Schienenreinigungseinrichtung (Bild 1). Seither verrichtet dieses Fahrzeug eine sehr wichtige Arbeit auf meiner Anlage und hat sich seit Jahren als Schienenreinigungsfahrzeug bestens bewährt. Da es sich um ein Sonderfahrzeug handelt, wird es auch nur für diesen Zweck verwendet und tritt sonst auf der Anlage nicht in Erscheinung.
Die Konstruktion der Schienenreinigungseinrichtung wurde relativ einfach gehalten. Die Halterung für den Reinigungsgleiter bestehend aus Aufnahmeplatte und Mitnehmerstiften, wurde nur mit der am Fahrzeugboden befindlichen Schraube befestigt (Bild 2). Dadurch entfiel jegliche Veränderung des Fahrzeuges und mit wenigen Handgriffen kann die ganze Reinigungseinrichtung entfernt werden, falls dies erforderlich sein sollte.

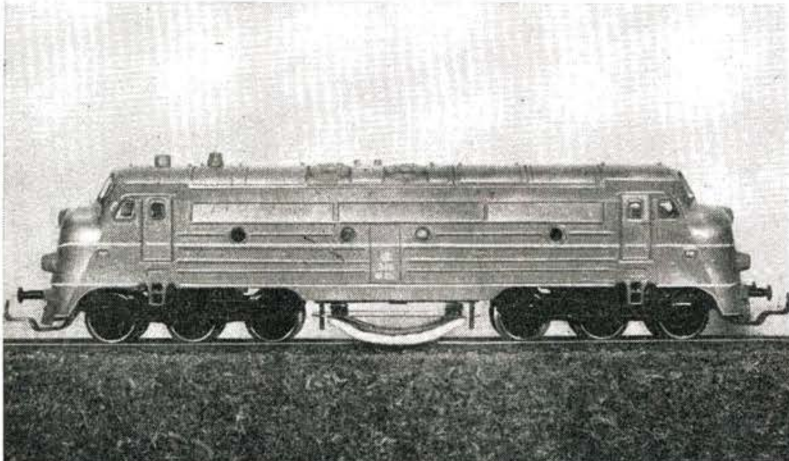


Bild 1 Modell der dieselelektrischen Co'Co'-Mehrzwecklokomotive der Dänischen Staatsbahn als Schienenreinigungsfahrzeug

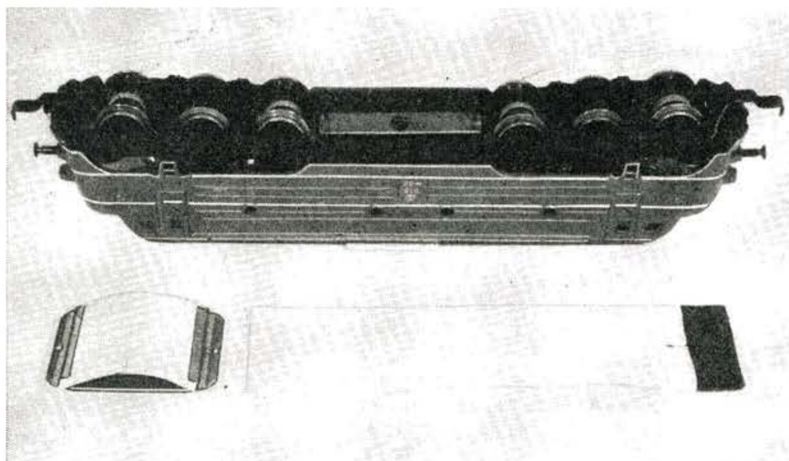
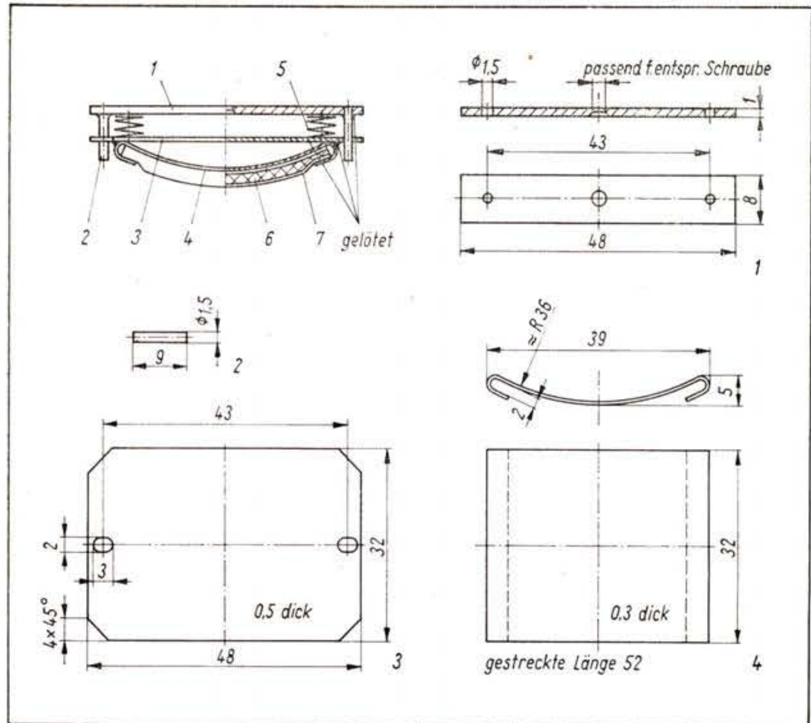


Bild 2 Die Schienenreinigungseinrichtung besteht aus der Halterung (an der Unterseite des Fahrzeuges), dem Reinigungsgleiter (links) und dem Reinigungspolster, welches im Reinigungsgleiter gehalten wird



Da nur wenige Modelleisenbahner über ein solches Fahrzeug verfügen werden, möchte ich auf die Möglichkeit hinweisen, daß im Prinzip diese Reinigungseinrichtung auch an anderen Fahrzeugen, also auch an Wagenmodellen, angebracht werden kann. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, daß letztere entsprechend beschwert werden müssen. Die Maße der Reinigungseinrichtung müßten dann aber, soweit es erforderlich ist, entsprechend verändert werden. Da die Halterung am Modellfahrzeug kaum wahrzunehmen und der Reinigungsgleiter abnehmbar ist, kann das gewählte Fahrzeug auch seinen „eigentlichen" Dienst auf der Anlage verrichten, falls dies erwünscht ist.

Die Wirkungsweise der Schienenreinigung ist allgemein bekannt. Ein mit Leinen umgebenes Filzpolster, welches im Reinigungsgleiter gehalten wird, wird mit einem Reinigungsmittel getränkt und unter das Reinigungsfahrzeug gesteckt. Danach werden die betreffenden Gleisabschnitte mehrmals befahren. Die Leinenhülle um das Filzpolster verhindert, an Schienenstößen und Weichen, ein Loslösen von Filzfusseln und somit eine weitere Verschmutzungsquelle.

Bauanleitung

Die Teile werden zunächst nach Zeichnung gefertigt und entsprechend zusammengelötet. Beim Auflöten der Federn (Teil 5), sollte man darauf achten, daß diese in ihrer Länge zunächst reichlich gehalten werden und erst beim Ausprobieren entsprechend zu kürzen sind. Sie sollen nur einen geringen Druck auf den Reinigungsgleiter ausüben, wobei auch die Dicke des verwendeten Filzmaterials zu berücksichtigen ist. Für die beiden Federn kann die Druckfeder eines defekten Druckkugelschreibers verwendet werden. Sind die Teile von den chemischen Rückständen des Lötvorganges gesäubert, kann die Montage erfolgen. Wenn für das Reinigungspolster kein Filz zur Verfügung steht, kann auch ein Stück Mantelstoff (Skelan o. ä.) verwendet werden. Als Polsterhülle ist nur ein Leinenrest erforderlich, welcher zweckmäßig zu einem Schlauch genäht wird, in welchen der Filzstreifen einzuziehen ist (Bild 2). Je nach Bedarf schneidet man sich dann ein entsprechendes Stück ab und klemmt es in den Reinigungsgleiter. Nach einem gewissen Verschmutzungsgrad kann es dann noch umseitig verwendet werden.

Stückliste

Lfd. Nr.	Stückzahl	Benennung	Werkstoff	Fertigmaße
1	1	Aufnahmeplatte	Ms (St)	8 × 1 × 48
2	2	Mitnehmerstift	Ms (St)	∅ 1,5 × 9
3	1	Gleiterplatte	Ms (St)	0,5 × 32 × 48
4	1	Halteblech	Ms (St)	0,3 × 32 × 52
5	2	Druckfeder	Federstahldraht	∅ 0,3 (ungespannte Länge ≈ 4)
6		Reinigungspolster	Filz (Skelan o. ä.)	1,5 dick
7		Polsterhülle	Leinen (Linon o. ä.)	

Mitteilungen des DMV

Döbeln

Unter Leitung von Herrn Walter Sager, Straße des Friedens 16, wurde eine neue Arbeitsgemeinschaft gegründet, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Querfurt

Aus Anlaß des „Tages des deutschen Eisenbahners" veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft 6/26 „Geiseltal" im Kreismuseum, auf der Burg, vom 20. bis 28. Juni 1970 eine Modellbahnausstellung. Öffnungszeiten: werktags von 14.00 bis 18.00 Uhr, sonntags von 10.00 bis 18.00 Uhr.

Dresden

Zum „Tag des deutschen Eisenbahners" am 14. Juni 1970, findet eine Sonderfahrt mit Fotohalten auf der Strecke Dresden – Nossen – Freiberg – Dresden statt. Veranstalter ist die Arbeitsgemeinschaft 3/7 „Freunde des Eisenbahnwesens" Verkehrsmuseum Dresden.

Berlin

Unter Verantwortung der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Berlin finden folgende Veranstaltungen statt:

– am 20. Juni 1970 eine Fahrt nach Stendal mit Besichtigung des Raw und des Bw Stendal;

– am 26. Juni 1970 ein Fachvortrag zum Thema „Schaltungen an Modellbahnanlagen". Beginn 18.00 Uhr im Kulturraum des Ministeriums für Verkehrswesen, Taubenstraße 42.

Thalheim

Die Arbeitsgemeinschaft 6/25 Thalheim beteiligt sich vom 22. bis 27. Juni 1970 in Bitterfeld, Klubhaus der Jugend, an der Kreismesse der „Meister von morgen" mit dem Modell eines Container-Bahnhofs. Die Öffnungszeiten sind der örtlichen Tagespresse zu entnehmen.

Schwerin

Alle Modellbahnfreunde, die im Bezirk der Reichsbahndirektion Schwerin wohnen und Mitglied des DMV werden wollen, werden gebeten, sich zwecks Gründung von Arbeitsgemeinschaften an die Geschäftsstelle des Bezirksvorstandes Schwerin, Obotritenring Nr. 181, zu wenden.
Am 5. September 1970 organisiert der Bezirksvorstand Schwerin eine Sonderfahrt mit dem „Doberaner Molli" mit Fotohalten und Besichtigungen. Abfahrt Bad Doberan etwa 10.30 Uhr, Rückfahrt ab Kühlungsborn etwa 19.00 Uhr. Fahrpreis einschließlich Mittagessen für Mitglieder 3,– M, für Nichtmitglieder 4,– M. Teilnahmemeldungen sind bis zum 10. Juli 1970 an den Bezirksvorstand Schwerin zu richten. Die Bezahlung ist nach Bestätigung der Teilnahmemeldungen umgehend durch Postanweisung an den BV Schwerin vorzunehmen.
Neuer Leiter der Arbeitsgemeinschaft 8/3 ist Herr Dieter Günter, Schwerin, Lehmstraße 5.

Wer hat – wer braucht?

6/1 Suche: „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 2–4/1952, 12/1954, 1/1966 sowie die Jahrgänge 1955 bis 1958 komplett ungebunden. Biete: „Funktechnik" Jahrgänge 1958, 1959, 1963 komplett; 1960 ohne Heft 24, 1961 ohne Heft 20, 1962 ohne Heft 3. Einzelhefte 15–19 und 21–24/1957, 13 und 18/1956, 24/1951, 14–16/1950 (evtl. Verkauf).

6/2 Suche: „Der Modelleisenbahner" Hefte 4/1957, 5 und 6/1964, 1/1966, 12/1967.

6/3 Suche: H0-Drehscheibe, SVT 137 (zweiteilig), VT 135, Bauanleitung für E 04, Fromm „Bauten auf Modellbahnanlagen".

6/4 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1952 bis 1968 ohne Hefte 3/52, 11/61, 3/62, 7/66, 10/68. Lokgehäuse E 44 (AEG), Lok BR 65^{10} Spur N, BR 92 00; Piko-Batterieregler; „Modellbahnanlagen" Band 1 und 2. Suche: Lokfarbdias.

6/5 Abzugeben: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1961, 1962, 1964 bis 1968, „Eisenbahn-Jahrbuch" 1965 bis 1968, „Practik" Jahrgänge 1965 bis 1968. Anfragen bitte Rückporto beifügen.

6/6 Suche: BR 84 in H0. Tausche Rokal-Gepäckwagen und DSG-Schlafwagen gegen andere Rokal-Schnellzugwagen.

6/7 Biete: „Der Modelleisenbahner" komplett von Anfang an (auch einzelne Jahrgänge). Suche: H0-Loks der Firma Hruska, Liliput, Trix, Märklin.

6/8 Suche: Märklin-Material Spur 0 (Schienen, Weichen, Signale, Fahrzeuge und Hochbauten).

6/9 Tausche oder verkaufe: Märklin Spur H0, Baujahr 1939, Lok HR 800 (2C1), T 800 (B), Wagen, Schienen, Weichen, Trafo, Signale. Suche: Straßenbahn 1 : 87.

6/10 Verkaufe: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1964 bis 1968 ungebunden, „Das Signal" Heft 1–27, TT-Loks E 94 und V 200, H0-Loks BR 50, BR 80, E 44 (alt) und V 200. Suche: Je einen Schmalspur-Güterwagen OOw und GGw, Märklin-H0-Lok der Vorkriegszeit.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Vom 1. bis 3. Mai 1970 fand in Bern eine Zwischentagung des Technischen Ausschusses des MOROP statt. An dieser Tagung nahm eine Delegation des DMV unter Leitung des Vizepräsidenten o. Prof. Dr. sc. techn. Kurz teil. Die Auswertung der Tagung erfolgt besonders.

Am 6. Mai 1970 fand in Dresden die 14. Präsidiumssitzung statt. Das Präsidium nahm u. a. den Bericht des Generalsekretärs über die Vorbereitung des MOROP-Kongresses 1971 in Dresden und den Bericht des Bezirksvorstandes Magdeburg entgegen.

Wie bereits im Aufruf zum diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerb mitgeteilt, finden zur Vorbereitung zu den Veranstaltungen in den einzelnen Bezirken Vorausentscheide statt. Teilnehmer aus der DDR können mit ihren Modellen nur am Internationalen Wettbewerb teilnehmen, wenn sie sich an diesen Vorausentscheiden beteiligen. Dazu sind die Modelle bis spätestens 15. Juli 1970 an folgende Anschriften einzusenden:

Bezirksvorstand Berlin
1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142–143

Bezirksvorstand Cottbus
75 Cottbus, Schillerstraße 21–22

Bezirksvorstand Dresden
801 Dresden, Ammonstraße 8

Bezirksvorstand Erfurt
50 Erfurt, Bahnhofstraße 23

Bezirksvorstand Greifswald
Sekretariat Stralsund, 23 Stralsund, Tribseer Damm 78

Bezirksvorstand Halle
Geschäftsstelle: 70 Leipzig, Hauptbahnhof

Bezirksvorstand Magdeburg
301 Magdeburg, Materlikstraße 1–10

Bezirksvorstand Schwerin
Geschäftsstelle: Obotritenring 181

Die Ausstellung der Modelle des Internationalen Modellbahnwettbewerbes findet in Dùm Dèti a Mládeže Hl. M. Prahy Karlin, Karlinske Nàmèsti vom 22. August bis 15. September 1970 statt.
Wir weisen darauf hin, daß keine zentrale Sonderfahrt zum Besuch der Ausstellung in Prag durchgeführt werden kann und bitten die interessierten Arbeitsgemeinschaften sich mit ihren örtlichen Stellen des Reisebüros der DDR in Verbindung zu setzen.

Helmut Reinert, Generalsekretär

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß für das holländische Straßenbahn-Museum (Stichting Trammuseum En Railvervoer Nederland = STERN) ein Straßenbahnwagen aus Leningrad durch den sowjetischen Gesandten in den Niederlanden, V. Lavrov, in Rotterdam übergeben wurde? Es handelt sich um den zweiachsigen Tw 2603 Baujahr 1928), der durch die Leonov-Waggonfabrik in Leningrad rekonstruiert wurde. Der Wagen wird vorerst auf einem Spezialgleis in den Werkstätten der Rotterdamse Electrische Tram untergestellt. Die Überführung von Leningrad nach Rotterdam erfolgte auf dem Linienschiff „Kolomna".*

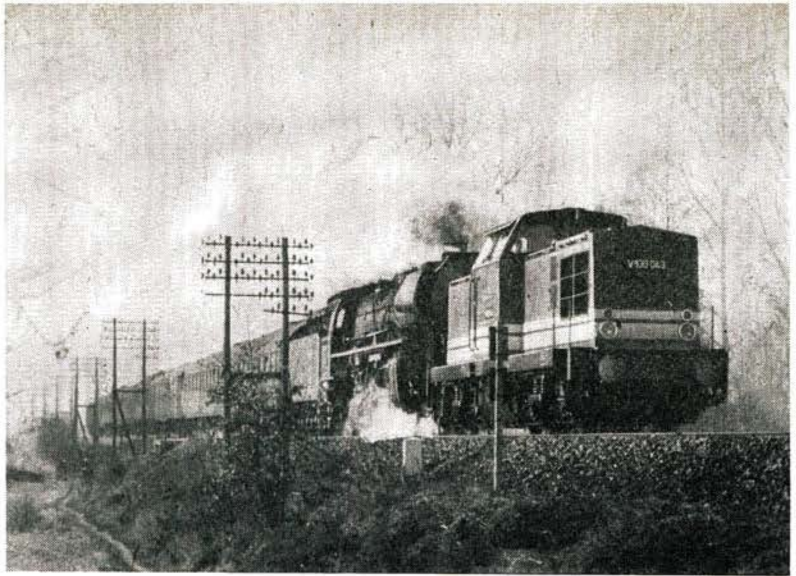
● *daß die „Vereinigung der Pariser Straßenbahnfreunde" die Wiedereinrichtung von Straßenbahnlinien im Vorortverkehr gefordert hat? Die Forderung wird damit begründet, daß die eingesetzten Omnibusse angesichts des ständig steigenden Straßenverkehrs kaum voran kämen, während die auf eigenen Bahnkörpern verkehrenden Vorortstraßenbahnen schneller liefen und damit eine größere Anzahl von Fahrgästen befördern könnten.*

● *daß die Wuppertaler Stadtwerke den Fahrzeugpark ihrer Schwebebahn bis 1973 grundlegend erneuern wollen? Die gegenwärtig noch fahrenden Züge aus den Jahren 1900 und 1910 sollen durch 28 neue Schwebebahn-Gelenkzüge aus Aluminium ersetzt werden. Ab 1971 will man die ersten dieser 2 Tonnen leichten Fahrzeuge einsetzen.*

● *daß die erste Stadtschnellbahn der SBB (Schweizerische Bundesbahnen) im Raum von Groß-Zürich auf der Strecke Zürich Hbf – Meilen – Rapperswill in Betrieb genommen wurde? Die Strecke, die einen ungewöhnlich starken Pendlerverkehr aufweist, ist 36 km lang und hat 16 Zwischenstationen. Sie wird mit einem starren Fahrplan in 30-Minuten-Zugfolge gefahren.* R. Schindler, Dresden

● *daß im Raw Delitzsch die 1.-Klasse-Wagen der Deutschen Reichsbahn im Rahmen der Hauptuntersuchung (R 4) ein neues Sitzgestühl erhalten, das mit wenigen Handgriffen auch zu Liegen umgebaut werden kann? Die Neigung der Rückenlehne ist durch Vorziehen des Sitzes beliebig zu verstellen. Zwischen den Kopfbacken befindet sich eine Nackenrolle, die an zwei Lederriemen befestigt ist und je nach Kopfhöhe individuell eingestellt werden kann. Ein farbiger Zellwollplüsch wird als Bezugsstoff für das gesamte Sitzgestühl verwendet.* Kö.





Modellbahnindustrie! Dampf aufmachen!

„Als Liebhaber der Dampflokomotive bin ich mit dem Angebot an derartigen Triebfahrzeugen, gleich welcher Nenngröße, unzufrieden. Die Diskussion darüber scheint auch im ‚Modelleisenbahner' eingeschlafen zu sein. Ich bitte Sie, zu diesem Thema wieder etwas ‚Dampf' aufzumachen. Hier wiederum eine Anregung im Bild: eine V 100 als Vorspann vor einer 03." Dieter Zachow, Cottbus

Wir geben den „Dampf" weiter an die Industrie und möchten ihn noch etwas „überhitzt" wissen: Liefert den Modelleisenbahnern doch endlich eine vernünftige 2'C'1'-Schnellzuglokomotive! (Die Redaktion).

BUCHBESPRECHUNG

THIEME

Gleisbau – Gleiserhaltung

transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

315 Seiten, 154 Bilder, 14 Tabellen, 27 Anlagen, Preis 20,– M

Mit dem zentralen Oberbauerneuerungsprogramm der Deutschen Reichsbahn, mit dem Ausbau der Magistralen auf 120 bzw. 160 km/h Perspektivgeschwindigkeit rükken Gleisbau und Gleiserhaltung wieder stärker in unser Blickfeld. Die den Stopfhammer rhythmisch schwingenden Kolonnen der Gleisbauarbeiter wurden weitgehend abgelöst von modernen Gleisbaumechanismen und Technologien, neue Fachausdrücke tauchen auf, die unser Interesse wecken. Doch seien wir ehrlich: Wie wenig wissen wir um die „Basis" unserer Eisenbahn Bescheid?
Professor Thieme, Direktor des Instituts für Gleisanlagen der Hochschule für Verkehrswesen, erläutert zunächst die allgemeinen Grundlagen, definiert Begriffe, grenzt den Oberbau vom Unterbau ab, beschreibt die Funktion der einzelnen Teile des Bahnkörpers, wägt Vor- und Nachteile der einzelnen Schienenprofile, Schwellenarten und Befestigungsmittel gegeneinander ab. Wir erhalten Antwort auf die Fragen: Was sind Gleise 1., 2. und 3. Ordnung? In welchen Zeitabständen müssen sie erneuert werden? Kann man die ausgebauten Teile wiederverwenden?
Thieme behandelt die drei Hauptarten, nämlich Neubau, Umbau und Instandhaltung. Unterscheiden sich die beiden ersten in der Arbeitstechnik nur sehr wenig, so sind die Arbeitsbedingungen doch sehr unterschiedlich. Denn während Neubauvorhaben im allgemeinen ohne störende Beeinflussung durch den Betrieb abgewickelt werden, sind Umbauarbeiten fast immer betriebsabhängig. Der Autor vergleicht die möglichen Varianten in ihren ökonomischen Auswirkungen und untersucht die charakteristischen Zusammenhänge mit dem Betriebsgeschehen.
Der Abschnitt „Bauaufgaben und Bautechnik" spannt sich vom Bettungskörper über das Verlegen der Schwellen, den Zusammenbau des Gleisgestänges, das Befestigen der Schienen, das Richten, Stopfen und Verfüllen bis zur Abnahme der Oberbauarbeiten. Isolierstellen, Wegeübergänge, Brücken, Schutzschienen und Tunnel sowie der Einbau von Kreuzungen und Weichen werden nicht vergessen. Wodurch entstehen Riffel, Wellen, Schleuderstellen und Schienenbrüche, und wie beseitigt man solche Schäden?
In weiteren Kapiteln werden die Mechanisierung und Bautechnologie unter Anwendung moderner Geräte, das Vorfertigen, Zerlegen und der Transport von Gleisjochen sowie die operative Durchführung von Bauvorhaben mit Betriebsbeeinflussung besprochen. Eine Fundgrube bilden die überaus zahlreichen Anlagen mit Maßen der Schienen und Schwellen, mit Oberbauformen und Bettungsquerschnitten, mit Tabellen für Spurerweiterung, Übergangsbogen und Rampen, für das Ausrunden der Neigungswechsel und das Richten der Gleise, mit Vermarkungsübersichten und Gleismeßstreifen. Die Zusammenstellung der Gleisbaugeräte ist allerdings nicht mehr auf dem neuesten Stand; was nicht verwundert, wenn man den stürmischen Fortschritt auch auf diesem Sektor der Technik zu den Leipziger Frühjahrsmessen verfolgt. Das Buch ist natürlich nicht vordergründig für Modelleisenbahner geschrieben. Es ist jedoch leicht verständlich geschrieben und bereichert das Wissen um die Hauptausführung beträchtlich.
Wer die an dieser Stelle bereits besprochenen beiden Bände des „Eisenbahnoberbau" schon kennt, wird aus dem „Thieme" doch noch weiteren Nutzen ziehen, denn Thieme behandelt vor allem auch die Praxis von Gleisbau und Gleiserhaltung. Dabei wird klar, daß die früher so verrufene rohe Muskelarbeit am Gleis immer mehr zu einer komplizierten Kopfarbeit geworden ist und entsprechenden Nachwuchs erfordert.

R. Eckelt

H0-Heimanlage
(2,70 m × 1,30 m)







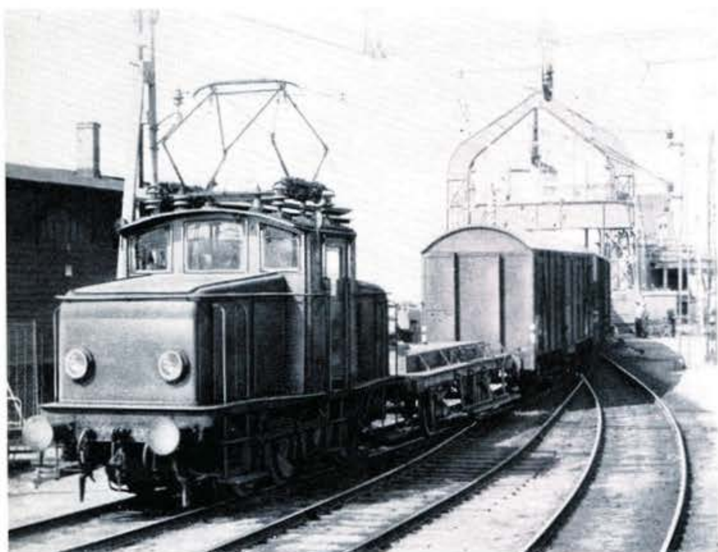
Herr Klaus Wunschick ist von Beruf Elektromonteur. Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes ist er seit 1966, und er arbeitet in der Leitung der Arbeitsgemeinschaft 4/11 Naumburg mit.

Seine H0-Heimanlage ist schon mehrmals umgebaut worden. Besonderen Wert legt Herr Wunschick stets auf die Landschaftsgestaltung. Die Gleisanlage ist so entworfen, daß sie durch den Einbau von Trenngleisen 18mal von Piko-Stellpulten aus abgeschaltet werden kann. Verlegt wurden etwa 16 m Gleise und 11 einfache Weichen. Das Motiv ist eine zweigleisige Hauptstrecke mit einem verhältnismäßig großen Bahnhof (3 Bahnsteiggleise). Eine Abzweigung führt zum Bahnbetriebswerk und zum Güterschuppen. Eine weitere Abzweigung „erschließt" ein Sägewerk. Die Hochbauten sind vorwiegend Auhagen-Modelle; der Rest entstand in der eigenen Werkstatt. Auf der Anlage fahren Triebfahrzeuge folgender Baureihen BR 55, BR 50, BR 75, BR 80, BR 89 und eine V 100.



Fotos: Klaus Wunschick, Naumburg (Saale)





1



Fährbahnhof Trelleborg. Die Rangierlokomotive ist mit einem Zwischenwagen (vor dem G Wagen im Bild) gekuppelt. Dieser Zwischenwagen ist notwendig, weil die Fahrleitung kurz vor dem Fährbett endet und der Wagen garantiert, daß sich die Lok immer unter der Fahrleitungsanlage befindet.

Foto (1967): Werner Schulz, Berlin

Glücksfall eines Eisenbahnfotografen: Kaum hingestellt, donnert die stärkste Ellok der Erde mit 12 000 PS, die 1939 gebaute Ae 8/14 11 852 zum Gotthardtunnel in Göschenen heraus. Rechts oben Gleis und Tunnel der zur Furka-Oberalp-Bahn gehörenden Schöllenenbahn Göschenen–Andermatt.

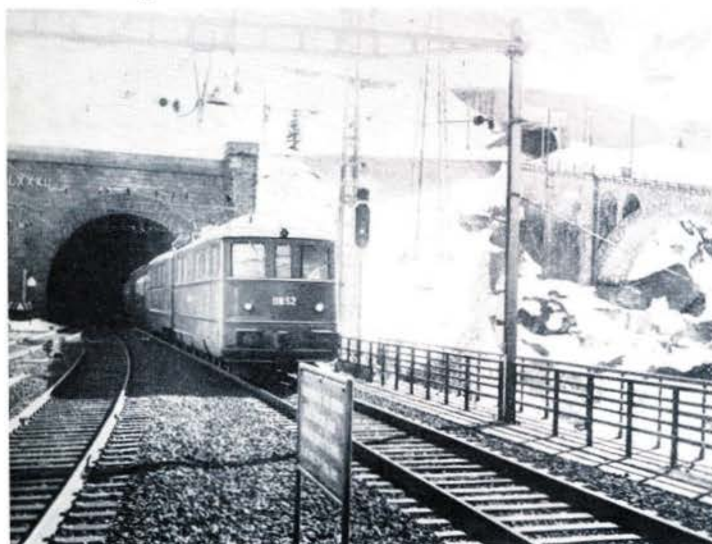
Foto (9. März 1969): Urs Nötzli, Zürich

Die 6240-PS-Lok Ae 8/14 11 801, gebaut 1931, im Bahnhof Biasca (Bild 3)

Foto (15. März 1969): Urs Nötzli, Zürich



2



3





Dipl.-Ing. DIETER BÄZOLD (DMV), Leipzig

Co'Co'-Lokomotive Reihe EL 15 der Norges Statsbaner (NSB)

Nachdem die Norwegische Staatsbahn (NSB) für den Reise- und Güterzugdienst in Südnorwegen im Jahre 1966 ihre erste Co'Co'-Lokomotive der Reihe EL 14 in Dienst stellte, beschaffte sie ein Jahr später für den Erztransport auf der Ofotenbahn, dem norwegischen Teil der Erzbahn von Kiruna in Schweden nach der Hafenstadt Narvik am Nordatlantik, sechs weitere Co'Co'-Lokomotiven als Reihe EL 15. Den elektrischen Teil lieferte die ASEA[1], Västeras, den Fahrzeugteil baute nach Unterlagen der ASEA die A/S Thunes Mekaniske Verkstad, Oslo. Wie bereits andere Erzbahnlokomotiven wurden auch sie schwedischen Lokomotiven nachgebaut oder aus diesen weiterentwickelt. Die Lokomotiven der Reihe EL 15 sind eine Weiterentwicklung der ebenfalls von ASEA gebauten Bo'Bo'-Lokomotive Rb 1 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Ihr Betriebsprogramm besteht entsprechend dem Zweck der Bahnlinie in der Beförderung von 2400-t-Erzzügen auf 10 ‰ Steigung mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h. In Doppeltraktion sind 5000-t-Züge zu befördern.

[1] Allmänna Svenska Elektriska AB

Fahrzeugteil

Die Drehgestellrahmen bestehen aus einem kastenförmig geschweißten Hohlprofil, das sich nach den Rahmenenden zu in seinem Querschnitt verringert. Zwei Hohlprofilträger dienen zur Lagerung der Fahrmotoren. Die Drehgestelle besitzen keine Gleitflächen, so daß sie als verschleiß- und wartungsarm anzusehen sind. Die Achsfederung mit Gummielementen wurde bei der mittleren Achse so gestaltet, daß infolge der gewählten Federkonstante ein horizontales und vertikales Ausgleichssystem entfallen konnte. Wegen der mittleren Achse war die Anordnung eines Drehzapfens nicht möglich und es wurde ein ideeller Drehpunkt ausgeführt. Er wird durch kurze Längsträger für die Auflage des Lokomotivkastens, die durch Querstangen und Winkelhebel verbunden sind und durch gummigelagerte Zugstangen für die Übertragung der Längskräfte zwischen dem Lokomotivkasten und den Drehgestellen gebildet. Die querverbundenen Längsträger wirken wie ein Wiegebalken bei zweiachsigen Drehgestellen. Je Drehgestellseite nehmen zwei Stoßdämpfer mit linearer Charakteristik die horizontalen und vertikalen Schwingungen auf,



Bild 1 Co'Co'-Lokomotive Reihe EL 15 der Norwegischen Staatsbahn
Werkfoto ASEA

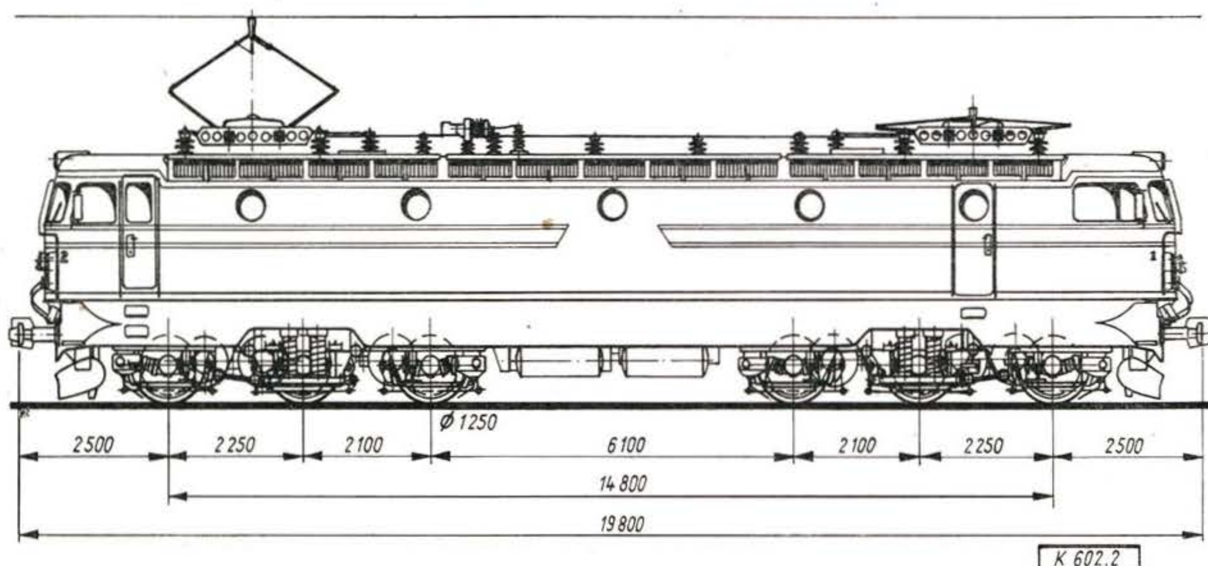


Bild 2 Maßskizze der elektrischen Lokomotive EL 15 *Zeichnung: Hans Köhler, Erfurt*

für deren Frequenz und Amplitude die Eigendämpfung der Gummifedern nicht ausreichend ist. Für die Abfederung des Lokomotivkastens werden Gummielemente, kombiniert mit Schraubenfedern, verwendet, die paarweise auf den kurzen Längsträgern angeordnet sind. Über gummigelagerte Pendel sind die Längsträger am Drehgestellrahmen befestigt. Die Drehgestelle haben eine Querkupplung, um hohe Spurkranzdrücke beim Bogenlauf zu vermeiden. Zu jeder Achse gehört ein Bremszylinder, der mittig unter einem End- oder über dem mittleren Querträger befestigt ist. Alle Achsen werden zweiseitig abgebremst, bei einer Geschwindigkeit über 55 km/h mit 140 Prozent und darunter mit 74 Prozent.

Der Lokomotivrahmen ist aus 15 mm dicken Profilen zu einem Kastenrahmen mit zwei Querverbindungen zusammengeschweißt. Quer- und Längsstreben, ebenfalls aus Profilstahl, bilden ein Fachwerk mit sechs großen Öffnungen über den Fahrmotoren. Wegen den bei Doppeltraktion zu erwartenden großen Zughakenlasten wurde eine automatische Mittelpufferkupplung eingebaut. Die Führerstände haben Holz- und Spanplattenauskleidung mit einer guten Schall- und Temperaturisolation. Die Seitenfenster sind verschiebbar. Alle anderen Fenster der Führerstände und des Maschinenraumes sind fest und mit Gummileisten eingefaßt. Die Stirnscheiben haben doppelte Glasscheiben mit zwischenliegenden Heizleitern. Der Lokomotivkasten besteht aus einer selbsttragenden Schweißkonstruktion. Sein Aufbau entspricht dem der von ASEA an die Rumänische Staatsbahn (CFR) gelieferten Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe 060 – EA/EB. Unterschiedlich sind die Stirnfront, die Lampenanordnung, die Mittelpufferkupplung und die Farbgebung. Leichtbauweise war bei der zulässigen Achslast auf der Erzbahn von 22/23 Mp nicht erforderlich. Die in Fahrtrichtung linke Seitenwandtür führt direkt in den jeweiligen Führerstand, die rechte jedoch in den Maschinenraum. Zwei Seitengänge verbinden die beiden Endführerstände. Die übersichtlich in Gerüsten und Blockeinheiten angeordnete Ausrüstung ist durch Quergänge gut zugänglich. Luftansaugöffnungen für die Kühlluft befinden sich zwischen den Seitenwänden und dem Dach. Über den Seitengängen sind zwischen der Dachhaut und der Innenverkleidung die elektrischen Verbindungsleitungen angeordnet. Das Lokomotivdach kann über dem Maschinenraum in drei Teilen abgehoben werden.

Als Achsantrieb wurde der sich bereits bei mehreren Lokomotivbaureihen der SJ mit Einzelachsenantrieb bewährte ASEA-Hohlwellenantrieb eingebaut, der mit einer Masse von 180 kg sehr massegünstig ist. Das Motordrehmoment wird über eine Torsionswelle auf das Vorgelege übertragen. Die Torsionswelle führt durch die Hohlwelle des Motorankers und ist einseitig über eine Zahnkupplung mit dieser verbunden. Die Verbindung mit dem Achsgetriebe, das eine Übersetzung von 20 : 73 hat, erfolgt über Gummielemente. Der Fahrmotor ist im Drehgestell aufgehängt und nur das Getriebe lagert einseitig auf der Achse. Bewegungen zwischen dem Drehgestellrahmen und der Achse nimmt die Gummikupplung auf. Axiale Bewegungen zwischen dem Drehgestell und der Achse ermöglicht die Zahnkupplung.

Im Druckkreislauf ist zwischen den Kompressoren und den beiden 500-l-Hauptluftbehältern eine Trockeneinrichtung für die Druckluft, System Atlas Copco, eingebaut. Diese Einrichtung war notwendig, weil von den Lokomotiven in Narvik feuchtwarme Atlantikluft angesaugt wird, die bereits nach kurzer Fahrstrecke in kühlere Luft wechselt oder unter Kondensatbildung abgekühlt wird.

Elektrische Ausrüstung

Zwei Scherenstromabnehmer mit einfachem Kohleschleifstück, ein neuentwickelter ASEA-Druckluft-Hauptschalter und die Dachleitung bilden die Dachausrüstung. Im Ölkessel des Haupttransformators befinden sich der Regeltransformator, der Leistungstransformator und ein Erregertransformator für die elektrische Bremse. Der Regeltransformator hat einen Zweischenkelkern mit der Hochspannungs-Regelwicklung (20 Anzapfungen), Hilfswicklungen für die Hilfsbetriebe und die Zugheizung und einer Zusatzentwicklung für die Steuerung. Die Sekundärwicklung des ebenfalls zweischenkligen Leistungstransformators besitzt für jeden der sechs Fahrmotoren eine Teilwicklung. Der Stufenwähler der Hochspannungssteuerung arbeitet mit zwei Kontakthebeln, die wahlweise gegen auf zwei Platten in einer Kreisbahn angeordnete Kon-

taktbolzen gedrückt werden. Durch das Fehlen von Gleitkontakten ergibt sich ein geringer Kontaktverschleiß. Die Bewegung der Kontakthebel bewirkt ein Getriebe mit elliptischen Rädern. Mit dem Schaltwerk wird bei jeder Fahrstufe die Zusatzwicklung des Regeltransformators zugeschaltet. Dadurch ergeben sich insgesamt 40 Dauerfahrstufen. Der Stufenwähler ist in einem abgetrennten Teil des Ölkessels des Haupttransformators untergebracht. Der Schaltwerkmotor wird durch die Fahrschalter auf den Führerständen gesteuert. Eine Handbetätigung kann vor Ort im Maschinenraum erfolgen. Die Lastschaltung erfolgt mit vier Lastschaltern und einem Überschaltwiderstand.

Jeder Fahrmotor wird über einen Si-Gleichrichter in Brückenschaltung mit einer Spitzensperrspannung von 1500 V gespeist. Die Gleichrichter bestehen aus 48 Dioden, je Zweig vier parallele Stränge mit drei in Reihe geschalteten Ventilen. Für die gleichmäßige Spannungsverteilung ist jeder Diode ein Kondensator parallel geschaltet. Für den Überstromschutz der Gleichrichter sind Kurzschließer eingebaut, deren Auslöseimpuls ein mit konstantem Strom vormagnetisierter Stromwandler liefert. Die Auslösung erfolgt bei einem maximalen Scheitelwert des Stromes von 2,8 kA. Jeder Motorstromkreis enthält eine Glättungsdrossel, die zu einer gemeinsamen Luftspule zusammengefaßt sind. Sie befindet sich unter dem Ölkühler des Haupttransformators und wird von dessen Lüfter mit gekühlt. Die Fahrmotoren sind achtpolige Mischstrom-Reihenschlußmotoren mit Kompensationswicklung und geblechten Haupt- und Wendepolen. Für die Glättung des Hauptpolwechselflusses wurde der Feldwicklung ein Ohmscher Widerstand parallelgeschaltet. Der Motorlüfter besitzt zwei gegenläufig arbeitende Propellerflügel. Seine Antriebsleistung beträgt 3,7 kW bei einer Drehzahl von 2890 min^{-1}. Mit einer Luftleistung von 1,8 m^3/s werden jeder Fahrmotor und der über ihm angeordnete Gleichrichter belüftet.

Im Bremsbetrieb speist der Bremserregertransformator einen der Fahrmotorgleichrichter, der dann den Erregerstrom für die in Reihe geschalteten Feldwicklungen der sechs Fahrmotoren liefert. Mit der elektrischen Bremse werden bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h 21 Mp Bremskraft, kurzzeitig 25 Mp, erzielt. Jeder Motoranker arbeitet auf Bremswiderstände aus dünnem Cr-Ni-legierten Blech zu je 0,42 Ohm, die für die drei Fahrmotoren eines Drehgestells zusammengefaßt sind. Sie werden durch einen Lüfter, der bei 1460 min^{-1} eine Leistung von rd. 11 m^3/s besitzt, gekühlt. Die durch den Lüfter von oben angesaugte Frischluft strömt durch die doppelwandig ausgeführte Verkleidung des Bremswiderstandes und wird dann unmittelbar durch den Widerstand ebenfalls nach oben und durch das Dach ins Freie gedrückt. Durch diese Kühlluftführung wird eine zu große Erwärmung des Maschinenraumes beim Bremsen vermieden. Die elektrische Bremse kann nur eingeschaltet werden, wenn im Bremswiderstand der volle Druck der Kühlluft vorhanden ist. Nach Abschalten der elektrischen Bremse schaltet der Bremslüfter mit einer Zeitverzögerung von 100 s aus. Eine Überlastung der Bremse wird durch die Begrenzung des Bremsstromes verhindert. Ein Transduktor speist einen Schutzstromkreis, der bei Erreichen des zulässigen Bremsstromes einen Abschaltimpuls für das Stufenschaltwerk auslöst. Die Schütze für die Fahr- und Bremsschaltung der Fahrmotoren und der Richtungswender werden elektro-pneumatisch betätigt. Angeordnet sind sie in einem Apparateschrank über jedem Fahrmotor. So entstand eine Baukasteneinheit mit Fahrmotor, Gleichrichter, Lüfter und Schaltelementen, die charakteristisch für alle neueren Lokomotiven der ASEA und als günstig für die Wartung und Reparatur der Lokomotiven anzusehen ist.

Bis auf den Antriebsmotor des Luftkompressors, der ein Gleichstrommotor ist, werden alle rotierenden Hilfseinrichtungen durch Drehstrom-Asynchronmotoren (380 V, 50 Hz) angetrieben. Die Spannung liefert ein Umformer, der aus zwei gekuppelten Asynchronmaschinen besteht, einer zwei- und einer vierpoligen. Die Zweipolmaschine hat einen Kurzschlußläufer, die Vierpolmaschine einen Schleifringläufer. Die Ständerwicklungen beider Maschinen werden mit einer Einphasenspannung von 16²/₃ Hz und Kondensatorhilfsphase gespeist Die Zweipolmaschine treibt die Vierpolmaschine mit doppelter Drehzahl gegen ihr Drehfeld an, so daß an den Schleifringen eine induzierte Spannung dreifacher Ständerfrequenz entnommen werden kann. Der Umformer treibt zusätzlich noch den Ladegenerator für die Batterie an. Ein Anfahren des Umformers unter Last ist möglich. Die Belastung wird beim Anfahren durch ein verzögertes Unterspannungsrelais auf der 50-Hz-Seite verringert, so daß sich eine geringere Anlaufzeit ergibt.

Außer dem Hauptkompressor, der über ein Getriebe angetrieben wird, ist ein Hilfskompressor für das erstmalige Betätigen der Stromabnehmer und des Hauptschalters beim Inbetriebsetzen der Lokomotive vorhanden. Er wird wie die Lokomotivbeleuchtung von der Batterie gespeist. Der Hauptkompressor hat eine Leistung von 1,6 m^3/min und erreicht einen maximalen Druck von 9 kp/cm^2. Eine Schlupfanzeige- und -überwachungseinrichtung, die nach dem Stromvergleichsprinzip arbeitet, und eine Sicherheitsfahrschaltung ergänzen die Ausrüstung der Lokomotive. Alle Verbindungsleitungen erhielten Schnellkupplungen und ein großer Teil der Apparate und Relais haben Steckvorrichtungen. Dadurch ist eine schnelle Auswechslung möglich.

Technische Daten

Stromsystem	16²/₃ Hz, 15 kV
Achsanordnung	Co'Co'
Höchgeschwindigkeit	120 km/h
Anfahrzugkraft	42 000 kp
Stundenzugkraft	28 500 kp
Dauerzugkraft	26 500 kp
Stundenleistung	5400 kW
bei v	68 km/h
Dauerleistung	5100 kW
bei v	69 km/h
Dauerleistung des Haupttransformators	4860 kVA
Anzahl der Fahrstufen	40
Dienstmasse	132[1] t
Reibungslast	132[1] Mp

[1] mit Ballast 138 t bzw. Mp

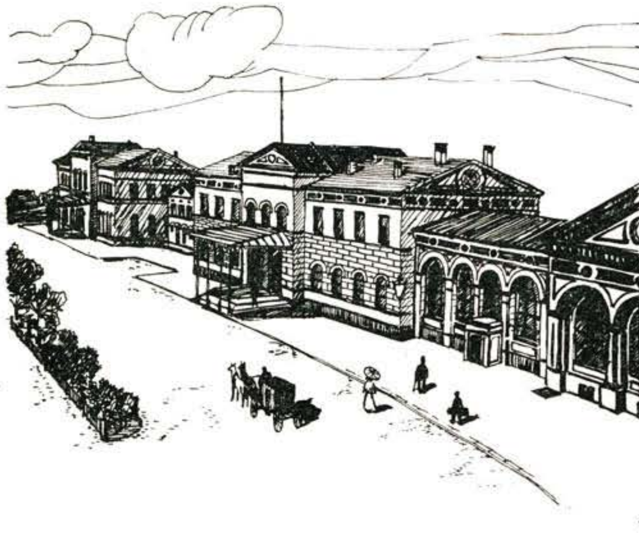
Einbinden unserer Zeitschrift

Nach wie vor übernehmen wir das Einbinden des „modelleisenbahners“, sowie die Lieferung von Einbanddecken. Die Hefte bitten wir an

Polygrafische Werkstätten PGH,
582 Bad Langensalza,
Rathausstraße 13

einzusenden. Um Fehlleitungen zu vermeiden, bitten wir die vollständige Anschrift des Absenders in Druckschrift oder mit Schreibmaschine anzugeben. Eine Bestätigung erfolgt nicht. Bitte sehen Sie von Vorauszahlungen ab, und benutzen Sie bei Zahlung die von uns beigelegten Zahlkarten. Da im I. Quartal sich die Aufträge häufen, bitten wir um Verständnis für längere Lieferzeiten.

Polygrafische Werkstätten PGH
582 Bad Langensalza



1



2

Die alten Leipziger Bahnhöfe

(Fortsetzung und Schluß)

Dem Beitrag von Frank Hille, Leipzig, „Die alten Leipziger Bahnhöfe" (Der Modelleisenbahner, Heft 3/1970) folgt hier noch eine kleine Bildnachlese. Die Fotografien sind dokumentarische Bildvorlagen der damaligen Zeit (zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts); beide Skizzen zeichnete F. Hille selbst.

Bild 1 Eindruck vom Empfangsgebäude des ehemaligen Berliner Bahnhofes

Bild 2 Der alte Bayrische Bahnhof um 1842. Das Empfangsgebäude hatte eine vier Gleise überspannende Personenhalle von 95 m Länge.

Bild 3 Empfangsgebäude des ehemaligen Magdeburger Bahnhofes Ende der 80er Jahre

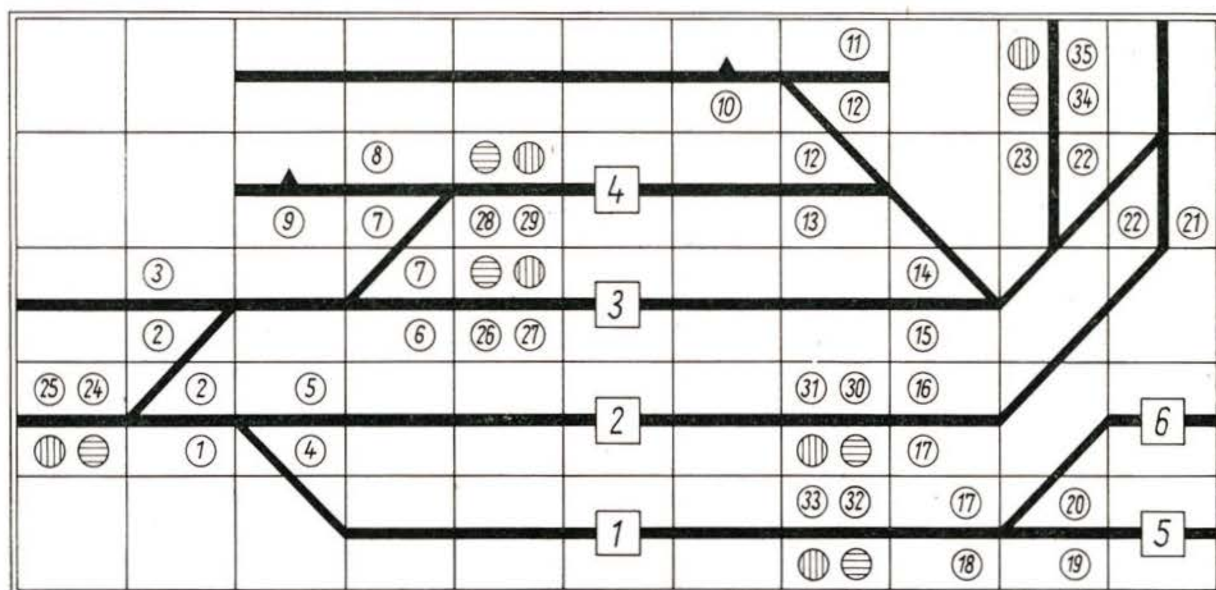
3



Bild 4 Ansicht der Empfangsgebäude des ehemaligen Dresdner Bahnhofes mit Personenhalle (rechts) und des ehemaligen Magdeburger Bahnhofes (links)



Schnell schalten – leicht gemacht



mit den neuen farbigen Gleisbildsymbolen für Zeuke-TT-Bahnen

Gedruckte Gleisbildsymbole zum Ausschneiden
Einfaches Aufkleben auf Hartfaser- oder Holzplatte
Schnelles Aufsuchen und sicheres Schalten von Fahrstraßen
Keine Veränderung der bereits bestehenden Verdrahtung
Ideal für jede TT-Anlage

Ein Bogen mit allen erforderlichen Gleissymbolen, auf festem Karton gedruckt, kostet nur Pfennige! Erhältlich in jedem Modellbahn-Fachgeschäft. Sollte Ihr Einzelhändler die Bogen zeitweilig nicht vorrätig haben, so wird er gern für kurzfristige Nachlieferung sorgen. Direktlieferungen an Privatpersonen ab Werk sind nicht möglich.

ZEUKE & WEGWERTH KG, 1055 BERLIN

Die letzte Fahrt des Lokführers Werner Jarik auf der Spreewaldbahn

Kurz vor der Jahrhundertwende wurde sie in Betrieb genommen; im 7. Jahrzehnt unseres Jahrhunderts fuhr sie nur noch drei Tage; dann übernahm der VEB Kraftverkehr ihre Aufgaben. Am 3. Januar 1970 wurde das letzte Teilstück der ehemals Lübben-Cottbuser-Kreisbahn, die Strecke 223 Cottbus – Straupitz (31,4) und 224 Straupitz – Goyatz (13,8 km) stillgelegt. Kurz vor Torschluß kletterte ich noch einmal auf den Führerstand der 99 5704, auf dem gerade noch für einen dritten Mann Platz ist. Da stehe ich mit Lokführer Werner Jarik, der heute zu seiner letzten Fahrt auf der 1000-mm-Spur den Regler „seiner" Lok öffnet. Nur ein Gepäckwagen mit Dienstabteil und zwei Reisezugwagen mit offener Übergangsbrücke hängen am Zughaken, ein knappes Dutzend Reisende in den Abteilen.

„So leichte Last, das war nicht immer so", erinnert sich Obersekretär Jarik, während wir mit Vmax 35 km/h dahin „rasen" und bimmelnd und pfeifend manch unbeschrankten Überweg passieren. „An vielen Tagen, vorwiegend zur Urlaubszeit, beförderten wir über tausend Reisende, dichtgedrängt in acht Wagen, dazu Fahrräder, Kinderwagen, zerlegte Faltboote. Früher, zu Markttagen, auch große Körbe mit den typischen Produkten des Spreewaldes, Gurken und Meerrettich. Daher auch der volkstümliche Name ‚Gurkenexpreß', ‚Meerrettichbahn'." Und Zugführer Gudat, seit Wiederaufnahme des regulären Zugverkehrs nach dem zweiten Weltkrieg auf dieser Strecke im Dienst, ergänzt: „Die Planlast für Güterzüge betrug zwar nur 300 Tonnen, wir fuhren aber häufig Kieszüge mit 350 bis 400 Tonnen und einmal sogar einen Zug von 94 Achsen mit 412 Tonnen; mit Sondergenehmigung natürlich." Umgerechnet auf das Dienstgewicht der Lok von 22 Tonnen war das eine sehr große Leistung. Auch Lokführer Jarik lobt die Zuverlässigkeit der Naßdampflok.

In den vergangenen Tagen und Wochen avancierten sie nochmals zu Stars des Schienenstranges: Von vorn und hinten, von allen Seiten fotografiert, gefilmt, auf Tonband festgehalten. Ganze Reisegruppen von Eisenbahnfreunden, sogar aus dem Ausland waren hier, um dieses Relikt des XIX. Jahrhunderts noch einmal zu bestaunen.

Auf meine Frage „War es nicht langweilig, jahrein jahraus, Tag für Tag die gleiche Strecke zu fahren?", kam prompt die Antwort „Ach wo. Im Winter mußten wir uns zwar oftmals freischippen, weil die kleinen Räder vor allem an den Überwegen leicht stecken blieben; im Frühjahr hatten wir nicht selten gegen Hochwasser zu kämpfen, da ragte bisweilen nur die Dammkrone aus den Fluten.

Wir kannten den größten Teil unserer Stammfahrgäste, und wenn wir vor Plan waren, dann blieb auch noch etwas Zeit für einen Plausch mit dem Bahnhofspersonal und den Agenturleiterinnen an den Haltepunkten. Verspätungen kannten wir auf dieser Strecke so gut wir gar nicht."

Für Lokführer Jarik bringt die Zukunft eine Reihe von Veränderungen. In Cottbus wartet auf ihn schon die neue Technik: Mit dem Zeugnis der Schule Drebkau in der Tasche ist er befähigt, Großdiesellokomotiven der Baureihe V 180 zu führen. Nach einigen Dienstjahren auf einer modernen Diesellokomotive wird er sicherlich nur noch ein mitleidiges Lächeln für seine „Bimmelguste" übrig haben, denn der neuen Technik gehört nun einmal die Zukunft.

Robert Eckelt, Berlin

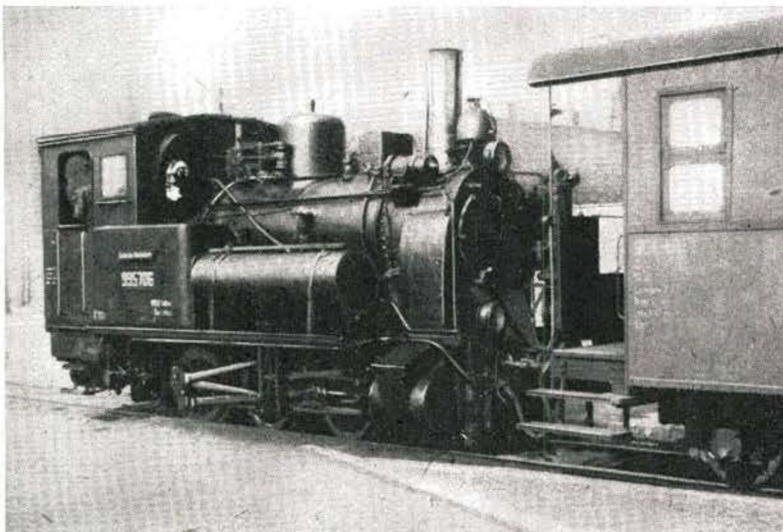
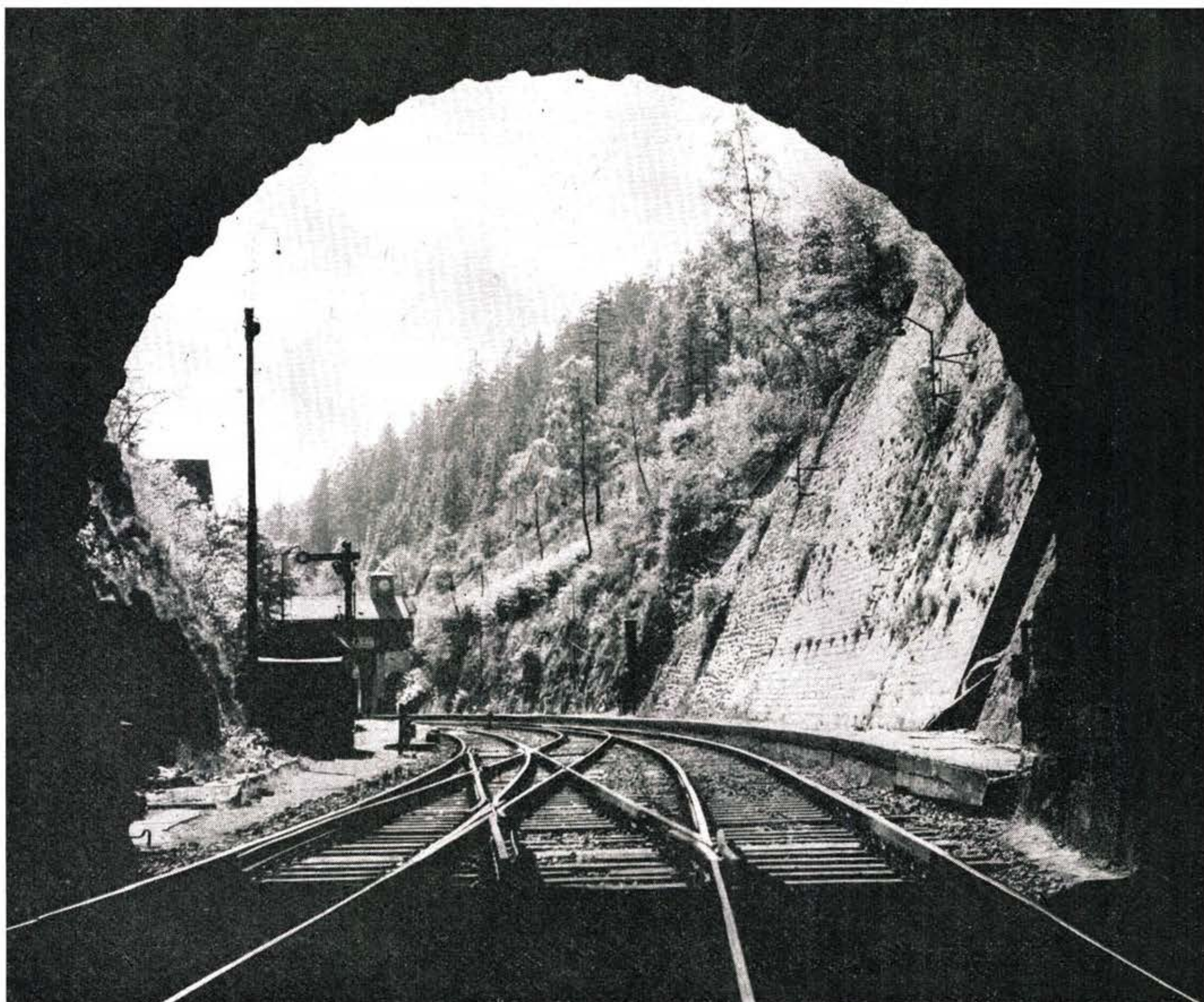


Bild 1 Lokomotive 99 5706 (eine Schwesterlok der im Beitrag erwähnten 99 5704) der ehemaligen Spreewaldbahn; hier im Bahnhof Cottbus

Bild 2 Empfangsgebäude des Bahnhofs Straupitz der ehemaligen Spreewaldbahn

Fotos: Karlheinz Brust, Dresden





Anregung zum Nachbau

Ausblick aus dem Oberhofer Tunnelportal des Brandleite-Tunnels auf den Bahnhof Oberhof (639 m über NN). Der Bahnsteig (vorn rechts) für die Züge in Richtung Suhl reicht genau bis an das Tunnelportal heran. Die Weichenformationen im Vordergrund finden erst im Tunnel ihren Abschluß.

Foto: Siegfried Kaufmann, Halle

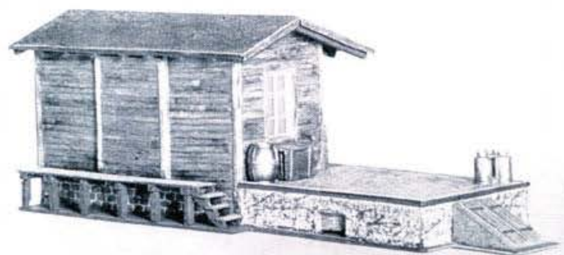
Selbst gebaut



1



2



3

„Auf der Schmalspur-Anlage meines Mannes ist vorgesehen, daß einige Abschnitte der Strecke zwischen den Bahnhöfen Kyritz – Lindenberg – Perleberg modellmäßig nachgestaltet werden sollen. Das Empfangsgebäude Lindenberg hat mein Mann gebastelt. Nach langem Überlegen habe ich mich entschlossen, auch einmal ein Modell zu bauen (Güterschuppen des Bf Lindenberg). Da ich beruflich gewohnt bin mit dem Skalpell umzugehen, hat mir nach einigen Versuchen die Zuschneiderei der aus Furnier-Tapete bestehenden Bretter für den Schuppen Freude gemacht."

Eva Weber, Berlin

4

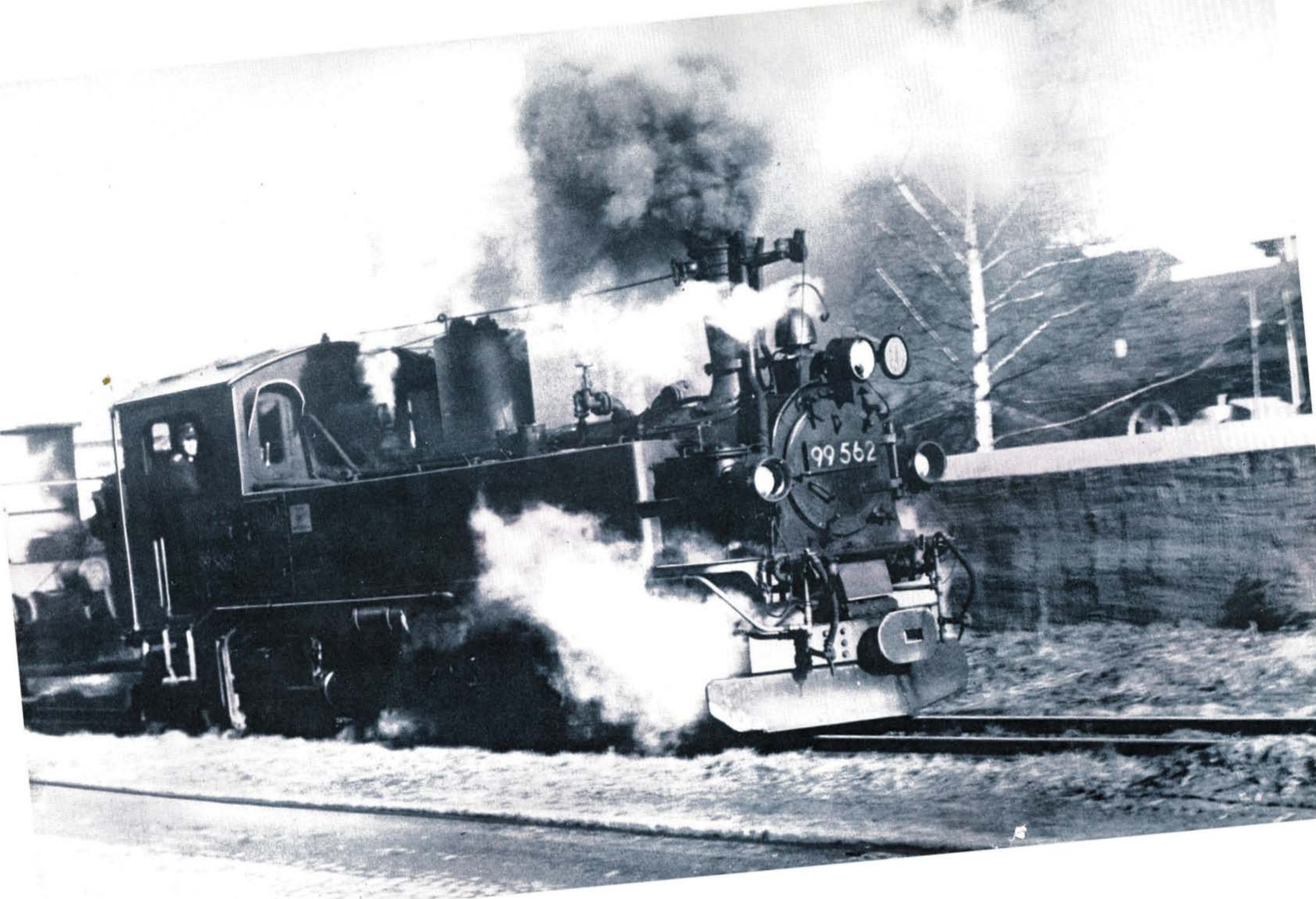


Bild 1 Die zum Bahnhof Lindenberg gehörenden Gebäude: Empfangsgebäude (links), Güterschuppen (rechts)

Bild 2 Modell des Empfangsgebäudes Lindenberg

Bild 3 Ansicht des Modell-Güterschuppens in Lindenberg von der Gleisseite her gesehen (Modell: Eva Weber)

Bild 4 Die Bretterwände im „Detail" – eine saubere Arbeit!


99 562